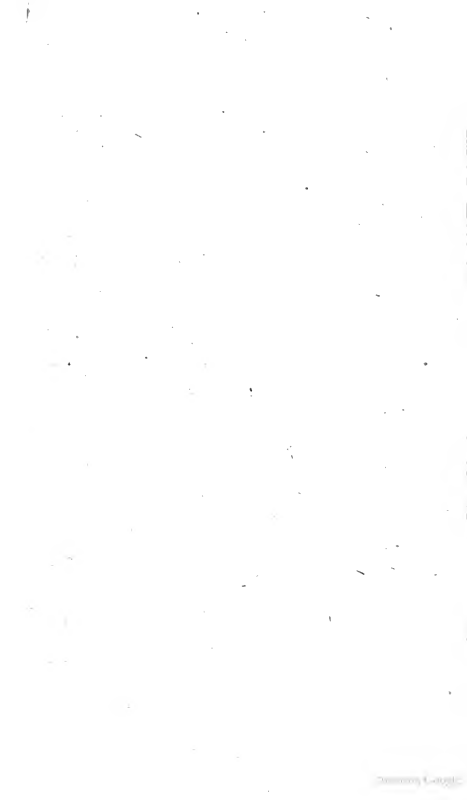


VITTORIO EM. III



TACTIQUE NAVALE.



Les dessins ont été réduits et gravés
par M. THÉODORE DESHAYES.



Paris. — Imp. de Cosse et J. DUMAINE, rue Christine, 2.

609377

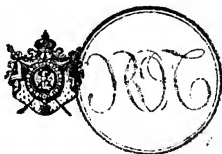
Ministère de la Marine et des Colonies.

TACTIQUE NAVALE.

EXTRAIT

COMPRENANT :

- 1° LES INSTRUCTIONS GÉNÉRALES ;
- 2° LES PRINCIPES POUR LA CHASSE ;
- 3° LA TACTIQUE NAVALE A VAPEUR ET A VOILES.



PARIS,

LIBRAIRIE MILITAIRE

J. DUMAINE, LIBRAIRE-ÉDITEUR DE L'EMPEREUR,
Rue et Passage Dauphine, 30.

—
1857

INSTRUCTIONS GÉNÉRALES.



Les présentes instructions sont l'explication officielle de plusieurs questions qui se rattachent aux matières traitées dans ce livre.

Elles reproduisent l'esprit des décrets en vigueur et les traditions consacrées dans la marine. Les officiers ne sauraient se les rendre trop familières, et les aspirants doivent être en mesure de répondre aux questions qui leur seront posées à ce sujet dans les examens qu'ils ont à subir pour passer à la première classe de leur grade (1).

1. En temps de guerre, à moins que l'amiral n'en ait ordonné autrement, tout bâtiment qui tient la mer doit, à l'entrée de la nuit, éteindre les feux qui ne lui sont pas rigoureusement nécessaires, et masquer avec le plus grand soin ceux qu'il ne peut se dispenser de tenir allumés.

Du coucher au lever du soleil, on manœuvre sans sifflet et on s'abstient de piquer les heures sur la cloche.

2. Un bâtiment qui appareille pour prendre la mer doit être prêt à exécuter le branlebas de combat dans un espace de temps aussi court que possible, si les circonstances l'exigent.

3. A moins que l'amiral n'ait rendu sa manœuvre

(1) On a pris soin de réduire autant que possible le nombre des articles composant les instructions générales, et d'en élaguer toutes les dispositions qui avaient déjà trouvé place dans les décrets sur le service à la mer et sur le service intérieur des bâtiments de la flotte.

indépendante, tous les bâtiments de l'armée doivent imiter immédiatement le vaisseau amiral dans tout ce qu'il fait d'apparent, soit qu'il veuille, sans signal, prescrire une manœuvre par la sienne, soit qu'il change de route, qu'il arbore ou rentre ses couleurs ou fasse enfin un mouvement quelconque.

4. Tous les bâtiments de l'armée doivent avoir constamment deux timoniers de veille, l'un devant, l'autre derrière, et de plus une vigie placée en tête de mât pendant le jour, dans une hune ou sur la vergue de misaine pendant la nuit.

5. L'officier de quart fait immédiatement prévenir le commandant de tous les mouvements qu'il a observés lui-même ou qui sont portés à sa connaissance.

6. L'officier qui a le détail du chef de timonerie est chargé de veiller les signaux pendant le combat et de les enregistrer sur un cahier spécial pendant tout le cours de la navigation.

Dans les circonstances ordinaires du service, c'est à l'officier de quart qu'il appartient de faire les signaux, de les reconnaître, de les interpréter et d'y répondre le plus vivement possible, après avoir pris les ordres du commandant. Il doit aussi inscrire chaque signal sur le journal des officiers. C'est donc un devoir pour tous les officiers d'acquérir une parfaite connaissance du livre des signaux de jour et de nuit.

A bord des bâtiments portant le pavillon d'officier général ou le guidon de chef de division, les signaux sont faits par les soins des officiers de l'état-major général.

7. A bord de chaque bâtiment de l'armée, dix fanaux de signaux et des artifices doivent être chaque soir placés sous la main.

De plus, les répétiteurs de nuit auront de chaque bord d'une batterie dix coups de canon chargés à poudre, qui seront soigneusement vérifiés à la fin du jour.

On désignera à l'avance, dans chaque quart, des canonniers de confiance pour faire les signaux à coups de canon et pour l'emploi des amorces et artifices, s'il y a lieu.

Les officiers s'assureront de quart en quart, pendant la nuit, qu'on est en mesure de faire un signal quelconque.

8. Si l'amiral a donné l'ordre de charger les pièces à boulets ou à obus, la batterie haute de tous les bâtiments de l'armée doit, autant que possible, demeurer dégagée et prête à tirer pendant la nuit comme pendant le jour, afin de pouvoir, en cas de surprise, commencer le feu immédiatement.

9. Un bâtiment séparé d'une escadre ou isolé ne doit jamais se laisser approcher en deçà d'une portée de canon par un bâtiment suspect ou inconnu, sans être en branlebas de combat et prêt à tirer.

10. En temps de guerre, entre le coup de canon de retraite et celui de diane, on ne doit laisser naviguer dans la rade aucun bâtiment venant du dehors ; le bâtiment le plus à portée doit le faire mouiller.

Toute embarcation qui circule est hélée, reconnue, et, s'il y a lieu, on la fait accoster pour en exiger le mot d'ordre qui doit être toujours donné à voix basse.

11. Nul bâtiment ne doit communiquer avec la terre ni avec des bâtiments étrangers à l'armée ou qui la rallient, sans autorisation de l'amiral.

12. Si un officier se rend à bord d'un bâtiment dont l'état sanitaire soit douteux, il doit se tenir sur les avirons, au vent de ce bâtiment, le faire raisonner et rendre compte avant de communiquer.

13. S'il se fait une prise pendant le cours de la navigation, nul autre bâtiment que le bâtiment capteur ne doit envoyer à son bord, à moins d'un ordre de l'amiral ou d'une nécessité urgente d'amariner ou de sauver cette prise.

14. Si l'amiral tire à boulets sur un bâtiment, les bâ-

timents le plus à portée doivent aussi tirer sur ce bâtiment pour l'obliger à s'arrêter et à communiquer.

15. Chaque jour, à midi, le mot d'ordre est signalé ; à la même heure, les bâtiments de l'armée signalent leur latitude et leur longitude moyenne, si le bâtiment amiral a signalé le premier celles qui résultent de ses observations.

16. L'amiral définit par un ordre du jour les soins particuliers dont il entend charger, soit en rade, soit à la mer, les commandants d'escadre pour la police et la conduite de leurs escadres respectives.

Pendant le combat, la marque distinctive de chacun de ces commandants doit servir de guide et de signe de ralliement aux bâtiments qui ne pourraient apercevoir les signaux de l'amiral.

Les ordres et signaux des commandants d'escadre, soit en rade, soit à la mer, et surtout pendant le combat, sont toujours obligatoires pour les bâtiments auxquels ils sont adressés, quelles que soient d'ailleurs les attributions dévolues à ces commandants par l'ordre du jour de l'amiral. C'est ainsi que les commandants d'escadre ont le droit et le devoir, sous leur plus haute responsabilité, de disposer de la réserve, lorsque la mêlée est établie, et qu'ils jugent que l'amiral en chef et les officiers généraux plus anciens de grade se trouvent hors d'état de donner des ordres.

CHAPITRE II.

DES SIGNAUX DE JOUR ET DES SIGNAUX DE NUIT.

Signaux de jour.

17. A moins qu'on ne se serve du pavillon d'exécution, l'instant où un signal s'amène est le moment d'exécuter l'ordre.

Si le pavillon d'exécution accompagne un signal, ce

signal est exécuté quand on amène le pavillon d'exécution, bien que le signal d'ordre reste battant.

Si le signal se fait à coups de canon, on doit exécuter l'ordre au dernier coup du dernier répéteur qui est un des commandants d'escadre.

18. Tout signal général devient particularisé à un bâtiment ou à une division par le numéro de ce bâtiment ou de cette division, et on doit être très-attentif à rendre bien apparents les signes qui particularisent.

19. Les signaux ne doivent rester hissés que le moins de temps possible, et être toujours placés d'une manière apparente.

20. Tout bâtiment qui a du doute sur un signal à exécuter ou à transmettre doit le faire connaître, afin qu'on le place mieux en vue ou qu'on le répète.

21. Si un bâtiment ne répond pas dans un intervalle de trois ou quatre minutes aux signaux que lui adresse l'amiral, tout autre bâtiment à portée de voir ces signaux et de les répéter utilement est expressément tenu de le faire.

De même, lorsqu'un bâtiment de l'armée fait des signaux qui ne sont pas aperçus de l'amiral à cause de l'éloignement, ou pour tout autre motif, les bâtiments intermédiaires doivent les répéter en y joignant le numéro de ce bâtiment.

22. Lorsque plusieurs bâtiments sont placés entre l'amiral et les chasseurs, celui qui se trouve le plus près du bâtiment d'où part le signal doit le répéter le premier, et ainsi de suite, jusqu'à ce que ce signal soit parvenu à sa destination.

Dans le cas où plusieurs bâtiments font en même temps des signaux à l'amiral, les réponses de l'amiral doivent être accompagnées du numéro du bâtiment auquel il s'adresse ou de l'aire de vent dans laquelle ce bâtiment se trouve, si son numéro n'est point encore connu.

23. Tout bâtiment, en faisant un signal, doit y joindre son numéro, s'il soupçonne qu'il n'est pas reconnu par l'amiral. Ce numéro doit être répété par tous ceux qui répètent ces signaux.

24. Les commandants d'escadre et les répéteurs sont les seuls bâtiments qui soient tenus de répéter tous les signaux de l'amiral. Les signaux de brume ne sont pas répétés par les répéteurs ; ils le sont par les commandants d'escadre.

A partir du coucher du soleil jusqu'à la nuit close, ainsi qu'aux approches d'une brume, tous les bâtiments qui se trouvent placés de manière à répéter utilement les signaux doivent le faire, soit que ces signaux émanent de l'amiral ou qu'ils lui soient adressés.

Toute l'armée doit répéter les signaux faits avec des pavillons par l'amiral, lorsqu'elle est à portée de canon de l'ennemi.

25. Autant que possible, un bâtiment répéteur destiné à se tenir en dehors de la ligne est affecté à chaque escadre.

26. Si l'amiral tire un coup de canon en hissant un signal, c'est pour en hâter l'exécution, ou, dans quelques circonstances, pour fixer l'attention.

27. Un signal d'aire de vent hissé isolément indique la route que doit faire l'armée.

28. Tout signal qui, de la part d'un supérieur, exprime un ordre, devient, de la part de l'inférieur, une demande ou une information.

29. Le numéro d'un bâtiment hissé sans autre signal exprime l'ordre à ce bâtiment d'envoyer un canot.

30. Si l'amiral ou tout autre bâtiment a signalé des voiles, la terre ou quelques dangers, celui qui croit découvrir plus ou moins de bâtiments, qui les juge d'une espèce différente, ou qui a relevé des dangers ainsi que des terres dans une autre direction, signale ce qu'il voit, sans s'arrêter aux signaux faits précédemment.

31. Quand un capitaine juge qu'un bâtiment de l'armée court sur un danger sans en avoir connaissance, il ne doit pas hésiter à lui signaler que la route est dangereuse à tenir, en appuyant au besoin ce signal d'un coup de canon.

32. En escadre, tout bâtiment doit chercher à signaler le premier et avec à-propos des voiles, la terre ou tout ce qui peut intéresser la navigation de l'armée.

33. Lorsqu'un bâtiment venant à la rencontre de l'armée fait des signaux de reconnaissance, le bâtiment le plus à portée lui répond, après avoir pris les ordres de l'amiral; il n'attend point d'ordre pour répondre, s'il est en chasse, en découverte, ou enfin assez éloigné de l'amiral pour qu'une communication à établir puisse entraîner des longueurs.

34. En cas d'erreur dans la répétition des signaux, le bâtiment qui s'en aperçoit le premier doit en avetir immédiatement le répéteur en appuyant son avis d'un coup de canon, s'il est nécessaire, et s'il n'y a aucun inconvénient à le faire.

35. Lorsqu'un mouvement général est ordonné le pavillon d'aperçu est hissé :

Par le répéteur de la première escadre, quand tous les bâtiments de cette escadre ont répondu au signal;

Par le répéteur de la troisième escadre, quand tous les bâtiments de cette escadre ont répondu;

Par le répéteur de la deuxième escadre, quand l'armée entière a eu connaissance de l'ordre.

36. Lorsqu'un bâtiment séparé de l'armée la rallie, il doit mettre à la tête de l'un de ses mâts le guidon ou la flamme (selon que l'amiral en aura secrètement ordonné) du dernier mot d'ordre à l'époque de sa séparation, et y joindre un signal numéraire indiquant le nombre de jours écoulés depuis cette séparation. Quand l'amiral ou le bâtiment le plus à portée a ré-

pondu par l'autre signe du même mot d'ordre, le bâtiment qui rallie remplace ses signaux par son numéro.

Si c'est pendant la nuit, le bâtiment qui rallie doit faire les signaux de reconnaissance ou ceux de convention donnés par l'amiral.

On doit faire usage des mots d'ordre et de ralliement dans le cas où l'on peut communiquer à la voix.

37. Si un bâtiment de l'armée rencontre un danger, il doit le signaler aussitôt, tirer un coup de canon et faire la manœuvre convenable pour éviter ce danger.

Il signale en même temps, s'il y a urgence, le mouvement que l'armée doit exécuter pour s'éloigner. L'armée tout entière répète ce signal et l'exécute, à moins d'ordres contraires de l'amiral.

Si c'est pendant la nuit ou la brume que l'on découvre inopinément la terre ou un danger, le signal de la manœuvre à exécuter est fait à coups de canon, et l'armée obéit immédiatement au signal, sans attendre que l'amiral et les répéteurs aient fini de répéter.

Signaux de nuit.

38. On doit éteindre ou masquer tous les feux apparents, même ceux de chambre, avant de faire des signaux de nuit.

Si les signaux de nuit doivent être accompagnés d'une indication de chapitre, il faut procéder de la manière suivante :

1° Signaux avec indication de chapitre avant le signal.	{	Éteindre ou masquer tous les feux apparents ; Brûler l'indication ; Hisser, immédiatement après les feux, ou tirer les coups de canon du signal.
--	---	---

- 2^o } Éteindre ou masquer tous les feux
apparents ;
- Signaux avec indi- } Hisser les feux ou tirer les coups de
cation de chapitre } canon du signal ;
- après le signal. . } Après un intervalle de deux minutes,
brûler l'indication.
- 3^o } Éteindre ou masquer tous les feux
apparents ;
- Signaux avec indi- } Brûler la première indication ;
- cation de chapitre } Hisser, immédiatement après, les
avant et après le } feux, ou tirer les coups de canon
signal. } du signal ;
- Après un intervalle de deux minutes,
brûler la deuxième indication.

39. Tous les bâtimens répètent par des fanaux, sans indication de chapitre, les signaux de nuit de l'amiral, qu'il les fasse à coups de canon ou autrement.

40. Si les signaux de nuit de l'amiral ne sont pas faits à coups de canon, le répéteur de la deuxième escadre les répète seul avec indication de chapitre. Il brûle la première indication trois minutes après que l'amiral a complètement achevé son signal.

Si les signaux de l'amiral sont faits à coups de canon, le répéteur de la deuxième escadre et les commandants d'escadre répètent à coups de canon et avec indication de chapitres.

Le répéteur de la deuxième escadre répète le premier, le commandant de la première escadre le second, le commandant de la troisième escadre le dernier.

On doit mettre exactement trois minutes d'intervalle d'une répétition à l'autre. Si un de ces trois bâtimens laisse écouler cinq minutes sans répéter le signal, il s'abtient de le répéter ; celui qui doit signaler immédiatement après lui, répète lorsque, six minutes étant écoulées depuis la dernière répétition, son tour de répéter est arrivé.

41. Les coups de canon d'un signal, en un temps comme en deux temps, se tirent du même bord et de la même batterie, afin qu'il n'y ait pas d'altération dans le son.

On les tire à distances égales, comme dans un salut, et à cet effet, on compte un, deux, trois, jusqu'à quinze compris, de manière à mettre ainsi quinze secondes d'un coup de canon à l'autre.

Dans les signaux en deux temps, les coups de canon du second temps sont séparés des coups de canon du premier temps par l'intervalle d'une minute.

42. Le bâtiment qui doit commencer un mouvement général hisse ses feux dits de position, deux fanaux à la corne et sur le beaupré, lorsqu'il est fondé à croire que le signal de l'amiral a été reconnu par toute l'armée; dès que ses feux et position sont hissés, il exécute le mouvement prescrit.

Sa manœuvre et ses feux servent aux autres bâtiments de l'armée de signal et d'exécution.

Avant de changer de cap, chaque bâtiment substitue aux fanaux du signal ses feux de position.

43. Dans le cas où l'amiral a pris la tête de la ligne, il peut commencer le mouvement, en supposant que ce mouvement doit commencer par la tête, aussitôt qu'il juge que son signal a été suffisamment reconnu. Il substitue à ce signal, avant de changer de cap, deux feux à la corne et feu sur le beaupré. Les autres bâtiments suivent sa manœuvre, mais ne substituent leurs feux de position aux feux du signal qu'au moment même où ils veulent changer de cap.

44. Un bâtiment écarté de son poste peut brûler quelques amorces, feux de Bengale ou fusées, s'il n'y a point ordre de cacher ses feux, pour indiquer le besoin où il est de connaître la position de l'amiral.

45. Chaque bâtiment doit mettre ses feux de position en mettant en panne ou à la cape, en ralliant l'armée, en virant de bord, en faisant chapelle, en chas-

sant sur ses ancres, en appareillant, en venant au mouillage ; enfin dans tous les cas où il est intéressant de faire connaître sa position et sa manœuvre.

Si une armée est à l'ancre, elle mettra également des feux lorsqu'un bâtiment viendra la rallier dans l'obscurité, afin de lui faciliter le choix du mouillage.

Tous les feux sont éteints aussitôt que le motif qui les a fait mettre a cessé.

46. Le bâtiment qui fait chapelle doit porter, outre les feux de position, un feu à la tête du mât de misaine aussi longtemps qu'il est au bord opposé à l'armée.

47. Tout bâtiment qui navigue isolément ou qui est séparé de l'armée doit, à moins qu'il n'ait intérêt à masquer ses feux, porter un feu en tête du mât de misaine. Ce feu n'est pas porté par les bâtiments naviguant en escadre.

48. Toutes les fois que, pendant la nuit, l'amiral signale les amures auxquelles se trouve déjà l'armée, ce signal est simplement un signal de conserve ou de rectification. Mais s'il signale, après un changement de vent, d'autres amures que celles que tenait l'armée ; c'est l'ordre de se mettre aux amures signalées.

Si l'armée est en panne, le signal d'indication d'amures supplée le signal de faire servir.

49. Lorsque l'amiral signale à l'armée de courir large tribord ou bâbord amures, sans que les vents aient refusé sensiblement, c'est annoncer que l'amiral arrive.

50. L'armée naviguant sans ordre, ou l'ordre établi ayant été rompu par un changement de vent ou par suite de mauvais temps, si l'amiral fait le signal de se former sur une des lignes de file au plus près, le bâtiment qui se croit le plus sous le vent doit mettre un feu à chaque tête de mât et un autre à la corne, afin que tous les bâtiments aillent se former sur lui de l'avant ou de l'arrière suivant leur position relative.

51. L'amiral peut répondre à un des signaux d'incommodité ou d'avarie soit par le signal d'attention, soit par celui *refuser ou accorder une demande*; s'il répète le signal même qui lui a été fait, il ordonne aux autres bâtiments de l'armée de porter immédiatement les secours demandés.

52. La remorque doit être donnée au bâtiment qui la demande par le bâtiment qui navigue derrière lui ou à sa gauche, et qui n'est pas monté par un officier général; autrement, par le bâtiment qui suit dans l'ordre de numérotage.

53. Tout bâtiment qui a besoin d'un prompt secours, après avoir fait le signal pour le demander, doit mettre plusieurs feux à quelques pieds au-dessus des bastingages et dans les haubans des différents mâts, afin qu'on ne le perde pas de vue et que les secours puissent lui parvenir promptement.

54. Tout bâtiment qui, pendant la nuit ou la brume, a fait un signal auquel l'amiral n'a pas répondu par celui d'attention ou par un autre signal, peut le répéter un quart d'heure après.

55. Il est expressément ordonné à tous les bâtiments de l'armée, même lorsqu'elle navigue avec des feux, de ne faire de signaux pendant la nuit ou la brume que dans une absolue nécessité ou dans le cas où ils auraient des avis importants à donner à l'amiral.

56. Si l'amiral allume les trois feux de poupe et un feu de hune, le commandant de la première escadre doit avoir trois feux à poupe, celui de la troisième deux; chacun des autres bâtiments de l'armée doit en allumer un.

Lorsque l'amiral ne porte que ses trois feux de poupe, le commandant de la première escadre en allume deux, celui de la troisième un seulement; les autres bâtiments de l'armée n'en allument point.

Si l'amiral n'allume qu'un ou deux feux de poupe, aucun autre bâtiment de l'armée n'en allume.

57. Lorsque l'armée est rangée sur une ligne de file, ou même sur deux ou plusieurs colonnes, l'amiral, s'il a pris la tête de la ligne ou de sa colonne, peut, en tenant ses feux de poupe allumés et hissant ses feux de position, exécuter tous les changements de route et tous les mouvements de contre-marche sans faire aucun signal, les bâtiments de l'armée doivent être attentifs à la manœuvre de l'amiral, le suivre dans ses mouvements et exécuter les manœuvres nécessaires pour maintenir l'armée dans l'ordre où elle se trouvait avant la nuit.

CHAPITRE III.

DU COMBAT.

58. On ne doit jamais commencer le combat sans l'ordre de l'amiral, à moins que, dans l'impossibilité de voir ses signaux, on ne se trouve dans une position avantageuse ou très-près de l'ennemi.

59. Si l'ennemi ouvre son feu le premier, tout bâtiment à portée de canon peut riposter sans attendre ou demander les ordres de l'amiral.

60. Une armée navale est rangée en *bataille* quand elle présente à l'ennemi le front de toute son artillerie.

61. Une armée navale est formée en *ordre d'attaque* quand elle néglige de présenter à l'ennemi le front de toute son artillerie pour le joindre le plus rapidement possible, le combattre à portée de pistolet, le couler par un choc violent, l'incendier ou l'enlever à l'abordage.

62. Une armée rangée en *bataille* doit protéger ses ailes et renforcer au besoin son centre par des divisions de réserve.

63. La ligne de file est la *ligne de bataille* des bâtiments dont la principale puissance est dans l'artillerie, et qui ont cette artillerie rangée de chaque bord suivant le plan longitudinal du navire.

La ligne de file au plus près est la *ligne de bataille* de ceux de ces bâtiments qui doivent combattre à la voile.

64. La partie faible de cette ligne de bataille est la queue qui ne peut être secourue efficacement et avec continuité par les vaisseaux de tête sans un double changement de route; cap sur cap.

C'est donc la queue d'une ligne de file qui doit être particulièrement surveillée par les divisions de réserve.

65. Si la ligne est coupée, les bâtiments placés en avant de la partie coupée sont également obligés à un double changement de route pour soutenir d'une manière efficace les bâtiments restés en arrière que l'ennemi tend nécessairement à envelopper.

Les divisions de réserve doivent donc se porter en masse sur le point de la ligne que l'ennemi menace de couper, et envelopper ceux de ses bâtiments qui auraient réussi à traverser la ligne.

66. Une ligne de bataille est d'autant plus forte qu'elle est plus serrée.

La distance de bâtiment à bâtiment en ligne, fixée généralement à deux encablures comptées de grand mât à grand mât, devra donc être réduite de tout ce que la prudence et la nécessité de se mouvoir librement pourront permettre, si l'ennemi s'approche de très-près ou paraît vouloir couper la ligne.

67. Si l'ennemi tente de couper la ligne, il est expressément défendu aux bâtiments de l'armée de plier. Il leur est ordonné de se serrer autant que possible, tout en faisant un feu vif et bien dirigé, de se laisser aborder s'il le faut, et surtout d'aborder eux-mêmes l'ennemi qui traverse ou voudrait traverser en profi-

tant des lacunes, afin qu'il soit partout désuni, suivi et combattu dans son attaque.

68. Si un bâtiment désemparé laisse un vide dans la ligne ou si un bâtiment s'éloigne sans signal de l'amiral, son matelot d'arrière ne doit point le suivre, il doit au contraire, ainsi que son matelot d'avant, concourir à remplir le vide laissé par le bâtiment qui se retire, et empêcher, par l'audace et la promptitude de ses manœuvres, que l'ennemi ne profite de cet accident.

69. Lorsque plusieurs bâtiments de l'armée pourront réunir leur feu contre un seul, il leur est ordonné de le faire.

Ils auront soin au contraire, en serrant la ligne, que deux bâtiments ennemis ne puissent concentrer leur attaque contre un seul d'entre eux.

70. En cherchant à envelopper l'ennemi on ne doit point oublier que, dès que la ligne régulière est rompue, il n'y a plus d'autre garantie contre le danger de tirer sur ses propres bâtiments que le sang-froid des canonniers et leur stricte obéissance aux ordres qui leur sont donnés.

Tout capitaine doit donc s'appliquer à rester maître de son feu, et ne permettre le tir à volonté que lorsqu'il est bien assuré de se trouver par le travers d'un bâtiment ennemi.

71. Une fois le combat engagé de très-près, ou la mêlée établie, tout capitaine, qui croit pouvoir aborder l'ennemi avec avantage, ne doit point hésiter à exécuter cette manœuvre.

72. La défense du bâtiment amiral et des autres bâtiments à pavillon est confiée, non seulement à leurs matelots, mais encore à toute l'armée, si une mêlée s'établit ; et comme il est probable, dans ce cas, que c'est sur l'amiral en chef principalement, et sur les autres bâtiments amiraux, que se porteront les plus grands efforts de l'ennemi, c'est aussi de ce côté que

nos bâtiments doivent réunir leurs plus puissantes attaques et leurs plus vigoureuses résistances.

C'est également contre l'amiral en chef et les autres amiraux ennemis que doivent, pendant la mêlée, se porter tous les efforts disponibles.

73. Aucun vaisseau ne doit se séparer de l'armée pendant le combat, en poursuivant, sans ordre, un petit nombre de bâtiments ennemis qui se retirent.

74. Sur la fin d'une action, si l'amiral n'ordonne pas quelque mouvement, les bâtiments les plus forts ou qui ont le moins souffert du combat doivent eux-mêmes diriger leurs attaques contre les bâtiments ennemis qui pourraient se rallier ou se retirer.

75. A la fin du combat, soit que l'armée ait l'avantage ou qu'elle soit aussi maltraitée que l'ennemi, les capitaines ne doivent s'assujettir à aucun poste dans la ligne, en supposant qu'elle soit encore formée.

Dans le premier cas, les bâtiments le plus en état doivent se former entre eux par rang de vitesse, pour compléter la défaite de l'ennemi et lui couper la retraite.

Dans le second cas, ils doivent se former sur nos bâtiments désarmés, de manière à les protéger, en opposant à l'ennemi une force capable de lui résister s'il voulait continuer ou recommencer le combat.

Dans l'un ou l'autre de ces deux cas, les capitaines ne doivent pas attendre les signaux de l'amiral pour agir. L'officier général, ou, à défaut, le capitaine le plus ancien, dont le bâtiment est en état, dirige le mouvement.

76. Après le combat, les bâtiments qui ont le moins souffert doivent aider les bâtiments désarmés à se réparer, et les remorquer s'il est nécessaire.

S'il y a des bâtiments ennemis désarmés qui n'aient pas encore été amarins, ils doivent envoyer à leur bord et les mettre en état de naviguer.

77. Tous les capitaines de l'armée doivent après le

combat se tenir prêts à remettre leur rapport et leur état de situation au bâtiment que l'amiral enverra pour les réclamer.

78. Les commandants d'escadre doivent, pendant le combat, ordonner à leurs escadres les mouvements nécessités par un changement de position dans la ligne ennemie, surtout lorsque ces mouvements exigent une exécution prompte, et que l'amiral n'est pas à portée de voir aussi distinctement qu'eux ce qui se passe à l'endroit où ils se trouvent.

Ces ordres, donnés à propos, doivent toujours être calculés pour concourir à l'exécution des signaux précédemment faits par l'amiral, ou à celle du plan qu'il a pu indiquer à l'avance.

79. Si le bâtiment d'un officier général est désarmé pendant le combat ou dans toute autre circonstance, cet officier général peut mettre son pavillon sur tout autre bâtiment de l'armée ne portant point déjà une marque distinctive.

Il choisit cependant de préférence un bâtiment de son escadre.

80. Dans le cas où l'amiral passe sur un bâtiment léger pendant le combat, il arbore sur ce bâtiment sa marque distinctive. Le bâtiment qu'il montait conserve son poste dans la ligne.

Les signaux particuliers qui doivent être faits à la deuxième escadre émanent alors de l'officier le plus ancien de cette escadre.

81. Tout capitaine doit s'appliquer à réparer le plus promptement possible ses avaries et à remettre son artillerie en état pendant et après le combat.

De deux armées qui ont combattu sans avantages marqués, celle qui sera le plus promptement en état de recommencer à tirer, ou seulement d'exécuter une manœuvre, peut s'assurer la supériorité.

Il y a telle circonstance où deux ou trois bâtiments,

vers la fin d'un engagement, peuvent rétablir le combat et conquérir les résultats de la journée.

82. Les bâtiments placés en dehors de la ligne doivent secourir de tous leurs efforts ceux qui combattent, soit qu'ils ne puissent résister à des forces supérieures, soit que leur position soit désavantageuse ou qu'ils se trouvent avariés et désemparés.

Ils doivent s'efforcer de les dégager, et leur fournir en rechanges, en munitions et même en hommes, tout ce qui peut contribuer à les reporter plus vite au feu ou à les y maintenir.

Les bâtiments hors de la ligne, qui peuvent donner utilement une remorque, doivent être constamment en disposition de le faire pendant le combat, et tenir à cet effet leurs grelins de remorque disposés.

83. Si l'on découvre des bâtiments pendant le combat, l'avis en est porté à l'amiral le plus tôt possible. Dans le cas où l'amiral serait trop engagé pour pouvoir donner des ordres et où il y aurait urgence de prendre des mesures pour contenir ou poursuivre les bâtiments en vue, l'officier le plus ancien agirait sous sa responsabilité.

84. Si l'ennemi fait usage de brûlots, les bâtiments les plus à portée doivent tirer dessus pour les couler ; si néanmoins ces bâtiments arrivent dans la ligne, la ligne doit s'ouvrir pour les laisser passer.

Les bâtiments placés hors de la ligne, suivant les circonstances du combat, doivent employer tous les moyens possibles pour empêcher l'effet des brûlots de l'ennemi et dégager les bâtiments qui seraient accorchés par eux.

85. S'il s'agit d'envoyer des brûlots à l'ennemi, les bâtiments hors de la ligne doivent favoriser le mouvement de ces brûlots et protéger contre les embarcations étrangères la retraite des équipages. Un bâtiment d'escorte doit être affecté à chaque brûlot.

86. Lorsque l'amiral a fait le signal de cesser le

combat, les bâtiments de l'armée ne peuvent continuer à tirer que pour se défendre; ils ne doivent dans aucun cas attaquer, sans être obligés de justifier, après le combat, de leurs motifs.

CHAPITRE IV.

BÂTIMENTS EMPLOYÉS DANS L'ARMÉE COMME RÉPÉTITEURS, ÉCLAIREURS OU CHASSEURS.

87. Les bâtiments employés dans l'armée comme répétiteurs, éclaireurs ou chasseurs, ont à remplir différents objets qui exigent autant de vigilance que d'activité et quelquefois une audace réfléchie.

Ils doivent, suivant les fonctions qui leur sont attribuées, répéter les signaux, surveiller les mouvements de la ligne et ceux de l'ennemi, éclairer avec intelligence la route de l'armée et au besoin chasser. Pendant le combat, leur devoir est de secourir les bâtiments qui combattent, et de contribuer à dégager ceux qui seraient en péril; ils sont aussi chargés d'amariner les prises.

88. Ils doivent aussi profiter de la facilité de leurs mouvements pour assurer ou accélérer l'exécution des ordres de l'amiral, en parcourant, s'il y a lieu, la ligne avec les signaux hissés d'une manière très-apparente, et portant même, soit à la chute du jour, soit dans des occasions importantes, des communications verbales à des bâtiments éloignés.

89. Le poste des bâtiments chargés de la répétition des signaux est par le travers des commandants des escadres auxquelles ils appartiennent, lorsque l'armée est en ligne de file; et, dans tous les autres cas, dans une position à bien faire apercevoir les signaux.

90. Les bâtiments éclaireurs ou chasseurs, s'il y en a de désignés, doivent se répartir et marcher ordinairement en avant et sur les ailes de l'armée, à moins qu'ils n'aient reçu des ordres contraires.

91. Les brûlots, transports et autres bâtiments qui n'ont point de poste dans la ligne, doivent s'en tenir toujours en dehors, au poste qui leur a été assigné.

92. Quels que soient le poste et le service affectés aux bâtiments hors de la ligne, la règle générale est qu'ils ne doivent jamais s'exposer à gêner les bâtiments destinés à se former en ordres réguliers, ni les obliger à manœuvrer pour eux.

C'est surtout pendant la nuit ou le mauvais temps qu'il importe d'apporter le plus grand soin à observer cette règle.

93. Tout bâtiment destiné à chasser qui découvre des voiles doit les signaler et les chasser immédiatement, sans en attendre l'ordre de l'amiral, qui le rappelle s'il y a lieu.

94. Lorsqu'un bâtiment reçoit l'ordre de chasser ou de se porter dans une direction, cette direction doit être prise par rapport au bâtiment d'où émane l'ordre.

95. Tout bâtiment qui chasse des bâtiments étrangers à l'armée doit être en branlebas, et se préparer au combat dès qu'il commence la chasse.

96. L'objet des chasseurs ou éclaireurs étant, en général, de reconnaître des bâtiments, la terre ou les dangers qui peuvent se trouver sur la route de l'armée, ces bâtiments peuvent, s'il le faut, pour accélérer l'accomplissement de leur mission, croiser la route de tout autre navire même celle de l'amiral.

Ils font immédiatement connaître à l'amiral, par des signaux clairs et peu multipliés, ce qui peut l'intéresser.

Dans les cas qui exigent un prompt avertissement, ils tirent un coup de canon ; mais il leur est recommandé de se montrer très-réservés dans l'emploi de ce moyen.

97. Si les chasseurs ou éclaireurs obtiennent quelques avis ou communications importantes que les si-

gnaux ne puissent exprimer convenablement, ou qui soient de nature à être tenus secrets; ils doivent en rendre compte par le télégraphe, en se servant de la série secrète, s'il y a lieu, ou demander à passer à la poupe de l'amiral.

Si l'amiral leur donne un ordre à la voix, ils doivent le répéter mot à mot pour prouver qu'ils l'ont bien entendu.

98. Les chasseurs ou éclaireurs ne doivent point visiter les bâtiments qu'ils rencontrent, à moins qu'ils n'en reçoivent l'ordre; mais ils doivent les reconnaître d'assez près pour ne pouvoir se tromper sur leur apparence, et communiquer avec eux à la voix s'ils jugent possible, à raison des circonstances, de se procurer ainsi quelques renseignements utiles à l'armée.

99. Si le but que se propose un bâtiment qui en poursuit un autre est, en général, de le joindre, il est cependant des circonstances où ce but doit être uniquement de se tenir sur les traces de l'ennemi, de le retarder dans sa fuite, et de laisser à d'autres bâtiments de l'armée le temps de venir égaliser les forces et assurer le succès.

100. Lorsque des bâtiments chassent un ennemi qui leur est supérieur en forces, ils doivent se renfermer soigneusement dans la limite des ordres qu'ils ont reçus.

101. De tous les avis à transmettre à l'amiral, le plus important souvent, c'est l'espèce et le nombre des bâtiments aperçus, surtout lorsqu'il s'agit d'une réunion des bâtiments étrangers à l'armée et qu'il est nécessaire de fixer promptement l'amiral à cet égard.

C'est à l'exactitude de tels rapports, particulièrement, qu'il est recommandé aux chasseurs d'apporter le plus grand soin, en évitant trop de précipitation.

102. Si l'ennemi est inférieur en forces, les chasseurs doivent chercher à l'attirer dans l'armée, et ne se mettre directement à sa poursuite que s'il s'éloigne.

103. Si l'ennemi est supérieur en forces, les chasseurs doivent manœuvrer, suivant les circonstances, de manière à lui dérober la connaissance de l'armée, et à l'entraîner loin d'elle en se faisant chasser.

Dans ce cas, ils sont autorisés à faire la route qui convient le mieux à l'objet proposé, sans avoir égard à la possibilité d'une séparation même définitive.

Toutefois, il est entendu qu'après avoir atteint leur but, ils devront faire tout ce qui dépendra d'eux pour rallier directement l'armée aussitôt que possible, ou tout au moins pour la retrouver à l'un de ses points de rendez-vous.

104. Le bâtiment qui est le plus avancé doit avertir, s'il y a lieu, les autres chasseurs moins à portée de juger ce qui se passe, de la route à suivre ou de la manœuvre à faire pour joindre plus sûrement ou pour tromper l'ennemi.

Les chasseurs doivent se conformer à ce signal.

105. A moins d'ordres contraires, et sauf le cas prévu à l'art. 103 qui précède, il est expressément ordonné aux chasseurs de ne jamais perdre l'armée de vue, et de la rejoindre au contraire d'eux-mêmes, sans en attendre le signal de l'amiral, aux approches de la nuit ou d'une brume.

106. Le répéteur, qui est envoyé pour prendre une position intermédiaire entre l'amiral et des bâtiments qui en chassent d'autres, doit se mettre en situation de distinguer les signaux des chasseurs, sans crainte de s'éloigner de l'amiral, parce que, s'il est nécessaire, l'amiral le fera suivre par un second répéteur, qui n'aura également égard qu'au bâtiment qui le précède, et ainsi de suite pour tous ceux qui pourront être successivement envoyés.

107. Un bâtiment placé en éclaireur pendant la nuit, dans une direction quelconque, doit se tenir à portée de voir et d'entendre les signaux de l'amiral.

Il doit allumer un feu de poupe à moins d'ordre contraire.

108. Si l'armée change de route pendant la nuit, le bâtiment placé en éclaireur doit en changer également et se placer, par rapport à l'armée, à la même distance et dans une position analogue à celle qu'il occupait.

CHAPITRE V.

DE L'ESCADRE LÉGÈRE ET DE RÉSERVE.

109. L'escadre légère et de réserve se compose généralement de la réunion des meilleurs marcheurs.

Elle peut être partagée en deux divisions.

L'amiral désigne, en la formant, l'officier général ou le capitaine qui doit la commander et le poste qu'elle doit occuper.

110. L'escadre légère et de réserve marche ordinairement sur une seule ligne conduite par son commandant; si elle est nombreuse, elle peut marcher sur deux colonnes.

111. Lorsque l'amiral juge à propos de renforcer l'escadre légère et de réserve, si cette escadre est partagée en deux divisions, le premier bâtiment qu'il désigne appartient à la première division, le second à la seconde division, et ainsi du reste en alternant toujours.

112. Sur l'ordre à l'escadre légère et de réserve de se dissoudre, les bâtiments qui en font partie reprennent immédiatement leurs anciens postes.

Cette escadre ou toute autre division détachée pour un service spécial ne doit exécuter aucun signal général de formation, à moins qu'elle ne reçoive ou n'ait reçu l'ordre de se dissoudre ou de rentrer en ligne.

113. Le service de l'escadre légère et de réserve consiste, suivant les circonstances: à éclairer la marche de l'armée, à chasser et harceler l'ennemi, à pro-

téger la retraite de l'armée ou du convoi, à seconder par des coups de vigueur pendant le combat les plans de l'amiral, et *principalement* à porter un effort décisif sur un des points de la ligne ennemie, ou à rétablir le combat sur un des points de notre ligne près d'être accablé.

114. Si l'amiral ne prend pas lui-même pendant le combat la direction de l'escadre légère et de réserve, ou si, à son défaut, un officier général plus ancien n'en dispose ainsi qu'il est prévu à l'art. 16, le commandant de cette escadre demeure libre d'agir par masse ou par divisions isolées, et de choisir, à l'instant où le combat s'engage, le genre d'attaque prompt et énergique qu'il croira le plus funeste à l'ennemi.

115. En aucun cas, les ordres antérieurs de l'amiral ne sauraient excuser, pendant la mêlée, l'inaction d'une portion de ses forces.

CHAPITRE VI.

DU CONVOI D'UNE FLOTTE PAR UNE ARMÉE.

116. L'ordre de marche sur une seule ligne de file est celui qu'adopte le plus ordinairement l'armée qui escorte une flotte nombreuse; les bâtiments formant une longue ligne offrent au convoi des points de ralliement sur un plus grand espace et une protection toujours prête.

117. Le convoi doit se serrer sur le centre de l'armée.

Il marche sur une ou plusieurs colonnes suivant le nombre des bâtiments et se tient au poste qui lui a été assigné, à droite ou à gauche de la ligne.

118. Le convoi doit avoir son commandant particulier, qui en dirige l'ensemble et fait exécuter les ordres de l'amiral; il a aussi, autant que possible, des bâtiments de guerre pour chefs de file et serre-files de cha-

que colonne, ou, à défaut, les meilleurs marcheurs du convoi.

D'autres bâtiments de guerre, chargés de la surveillance et de la police générale, se tiennent sur les ailes.

Des éclaireurs marchent en avant pour reconnaître les bâtiments en vue et quelques bâtiments légers ferment la marche.

119. Il est ordonné à tous les bâtiments spécialement affectés au convoi d'être très-attentifs, selon les divers postes qu'ils occupent, à y maintenir l'ordre, et à prévenir, par leur vigilance, toute séparation et l'introduction dans la flotte de corsaires ou navires suspects, qui voudraient profiter de la nuit pour tenter un coup de main.

CHAPITRE VII.

AVERTISSEMENTS ET PRINCIPES POUR LA NAVIGATION EN ESCADRE, SOIT A LA VOILE, SOIT A LA VAPEUR.

120. A la sortie du port, après une chasse, un calme, un gros temps, une saute de vent, enfin après une cause quelconque de désordre, l'ordre habituel de navigation de l'armée est toujours celui auquel on doit se rallier, si l'amiral n'en dispose pas autrement.

121. Dans tout ordre de file, les bâtiments de tête, en nombre égal au tiers des bâtiments actuellement réunis en ligne, doivent se regarder comme composant la première escadre, et obéir aux signaux qui s'adresseraient à cette escadre.

Les deux autres escadres se composent momentanément d'une manière analogue.

Si l'armée n'est habituellement divisée qu'en deux escadres, les signaux adressés à la première escadre concernent la moitié des bâtiments, à partir de la tête, actuellement réunis en ligne; l'autre moitié obéit aux signaux adressés à la deuxième escadre.

Si le chiffre total des bâtiments comporte une escadre plus nombreuse que les autres, cette escadre est toujours la deuxième.

122. Lorsque l'armée est rangée sur une ligne de file ou en colonnes, les vaisseaux sont dits à leurs postes, si chacun d'eux se maintient très-exactement dans les eaux de son chef de file, et à la distance prescrite.

Si l'armée est développée sur une ligne de relèvement, les vaisseaux, tout en gardant leurs distances, conserveront, en outre, avec attention, le relèvement où ils doivent tenir l'amiral.

Tout bâtiment qui, par négligence, tomberait hors du poste qu'il doit occuper, s'exposerait à encourir l'improbation de l'amiral.

123. A moins d'ordres contraires, la distance d'un bâtiment à l'autre, comptée de grand mât à grand mât, dans le cours de la navigation, doit être de deux encablures pour des vaisseaux de ligne.

Cette distance peut être réduite pour des bâtiments de rang inférieur et même pour des vaisseaux pendant le jour, afin d'accoutumer l'armée à manœuvrer très-serré.

124. L'armée étant en bataille sur une ligne de file, il est recommandé à tous les bâtiments d'être très-attentifs à leur vitesse, pour ne jamais se trouver forcés (moins encore dans cette circonstance que dans toute autre) de sortir de la ligne ou de la troubler par de brusques mouvements.

L'armée étant régulièrement formée, si l'amiral répète le signal de serrer la ligne, les bâtiments doivent s'établir à portée de voix pour se transmettre de l'un à l'autre les ordres qu'ils viendraient à recevoir.

125. L'armée étant en bataille ou en marche sur une seule ligne, si l'amiral donne, à la voix, un ordre général à ses matelots d'avant ou d'arrière, chacun d'eux doit le répéter mot à mot, pour prouver qu'il l'a bien entendu. L'ordre ainsi vérifié parviendra de bâtiment

à bâtiment, et avec la même précaution , à la tête et à la queue de l'armée.

On doit se conduire d'une manière analogue dans toute circonstance où il s'agit de faire parvenir à l'amiral une réponse ou un avis d'un bâtiment placé à une des extrémités de la ligne.

126. Chaque capitaine doit, ainsi que chaque officier de quart, étudier la marche de son bâtiment, tant à la voile qu'à la vapeur, relativement à ses deux matelots, à l'amiral, et même aux autres bâtiments de l'armée, afin de pouvoir régler promptement sa vitesse et d'être en mesure de tenir son poste sans embardées et sans ces brusques manœuvres qui ont toujours en ligne des résultats défavorables.

127. Il est expressément défendu aux bâtiments en ligne de mettre en panne ou de stopper sans ordre de l'amiral, à moins de pouvoir justifier de l'infraction à cette défense par la nécessité la plus urgente.

128. Aucun bâtiment ne doit quitter son poste sans l'ordre ou l'autorisation de l'amiral, si ce n'est pour éviter un abordage imminent, suite de la fausse manœuvre de quelque bâtiment, pour mettre en panne ou pour stopper à côté de la ligne, si un homme est tombé à la mer par un temps qui permette de le sauver.

129. Tout bâtiment tombé hors de son poste par une cause quelconque, doit chercher à le reprendre le plus tôt possible, mais sans gêner les mouvements des autres bâtiments, ni risquer de les aborder.

S'il y a, pour le moment, impossibilité à ce qu'il réussisse, il doit se placer à la queue de la ligne ou de sa colonne, à moins que l'amiral ne lui fasse le signal de reprendre son poste ; auquel cas les autres bâtiments sont tenus de faciliter son mouvement.

130. Lorsqu'un bâtiment fait chapelle, il doit prendre des amures à l'autre bord le plus promptement possible, pour s'élever et ne pas déranger l'ordre. Il agit ensuite ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

131. Lorsque l'armée met en panne ou stoppe, s'il y a des bâtiments qui ne soient pas à leur poste, ils doivent profiter de cette occasion pour le reprendre.

132. Tous les bâtiments doivent mettre sur le mât les mêmes voiles que l'amiral. La panne en escadre est généralement celle sous le grand-hunier.

Les bâtiments doivent veiller, en ayant constamment des hommes sur les bras, à se maintenir aussi régulièrement en ordre lorsque l'armée est en panne que lorsqu'elle fait route.

Si l'armée est sous vapeur et que le signal soit fait de stopper, elle doit également se maintenir en ordre régulier.

133. Tout bâtiment qui, étant sous le vent, manœuvre pour reprendre son poste, doit avoir l'attention de courir de préférence le bord qui le rapproche le plus de l'armée, et le moins possible, au contraire, celui qui le porterait loin de l'arrière.

Aussilongtemps qu'il ne sera pas en ligne, il ne prendra pas pour lui les signaux généraux ou les combinaisons de mouvements qui l'empêcheraient de reprendre son poste.

134. Les bâtiments incommodés, ceux qui ne pourraient pas suivre l'armée ou tenir leur poste, ne doivent point attendre la chute du jour et encore moins la nuit pour en prévenir l'amiral.

135. Il est défendu à tous les bâtiments de dépasser leur matelot d'avant, à moins que celui-ci ne se trouve hors de la ligne; auquel cas on devra le doubler au vent ou sous le vent, suivant la position, pour aller occuper le poste qu'il aurait ainsi négligé de garder.

136. Dans une formation ou mouvement quelconque, les bâtiments ne passent point au vent de ceux qui les doivent précéder; ils arrivent même, s'il est nécessaire, pour faciliter leurs manœuvres.

Mais si le bâtiment qui doit précéder ne prend pas

son poste, il est expressément ordonné au bâtiment qui suit de le doubler sous le vent, et de le remplacer,

De même, si dans un mouvement ordonné, le bâtiment qui doit commencer ce mouvement tarde à obéir au signal, le bâtiment le plus proche de lui l'exécute, pourvu toutefois qu'un abordage n'en puisse pas résulter.

137. Dans la formation de la ligne de file par rang de vitesse, les bâtiments qui, par la supériorité de leur marche, peuvent en doubler d'autres, le font sans hésiter ; mais si l'on est à la voile, ils ont soin de passer sous le vent, pour ne pas les retarder.

138. Pendant la nuit, comme pendant le jour, lorsque deux bâtiments quelconques, courant sous voiles au plus près, à des amures différentes, sont en position de se rencontrer, tous deux doivent venir sur tribord ; c'est-à-dire qu'il est expressément ordonné à celui qui a les amures à babord, bâtiment amiral ou autre, d'arriver et de céder le vent à celui qui court tribord amures, et à celui-ci, au contraire, de tenir toujours le vent, et de donner vent devant plutôt que d'arriver. Si les deux bâtiments sont sous vapeur, tous deux doivent venir sur tribord.

Cette règle importante n'admet d'exception que dans des circonstances très-rares, qui engagent toujours fortement la responsabilité du capitaine qui a cru devoir se départir des prescriptions du présent article.

139. Dans quelque ordre que se trouve l'armée qu'elle soit en panne ou sans ordre, les bâtiments doivent éviter autant que possible de se placer dans la position mentionnée au premier paragraphe de l'article précédent.

Le bâtiment qui se met volontairement dans la nécessité de croiser la route d'un autre bâtiment à petite distance, en passant de l'avant à lui, est le premier responsable des événements qui peuvent être la suite de cette fausse manœuvre.

En conséquence, si deux bâtiments font au plus près des routes parallèles, celui qui doit, en virant, croiser la route de l'autre, est tenu de ne virer que lorsqu'il est sûr de croiser cette route à une encablure au moins.

Si quelques circonstances, telle que la proximité de la terre, l'oblige à virer plus tôt, il doit, avant de changer devant, laisser l'abattée se prononcer suffisamment pour bien marquer sa manœuvre, et gouverner, quelles que soient les nouvelles amures, de manière à passer derrière le bâtiment dont il ne pourrait sans inconvénient croiser la route.

Il peut arriver cependant que les deux bâtiments soient trop rapprochés ou placés dans des positions respectives telles que cette manœuvre ne puisse s'exécuter sans danger d'abordage. Dans ce cas, le bâtiment gêné par la proximité de la terre est autorisé à faire, au bâtiment qui le suit, le signal de *virer tout à la fois*. Ce signal, quelle que soit l'ancienneté relative des deux capitaines, devra être exécuté par le bâtiment auquel il sera fait, sauf à en référer plus tard, s'il y a lieu, à l'amiral qui appréciera.

140. Lorsque l'amiral a donné un ordre à un bâtiment, ceux qui se trouvent sur la route de ce bâtiment doivent manœuvrer de façon à favoriser son mouvement, quand même il leur faudrait, à cet effet, s'écarter momentanément de leur porte.

Le bâtiment porteur d'un ordre de l'amiral arbore en tête du grand mât un signal indiquant qu'il est chargé d'une transmission d'ordre.

141. Tout ordre donné doit s'exécuter le plus vivement possible, c'est-à-dire que, s'il s'agit d'un mouvement, il convient de l'exécuter avec toute la vitesse dont l'armée ou dont le bâtiment qui a reçu l'ordre est susceptible, eu égard à l'état du temps.

Ainsi, lorsque l'amiral donne un ordre ou une mission à un bâtiment ou à plusieurs, ce bâtiment ou ces

bâtiments doivent faire toute la voile qu'ils peuvent porter, ou pousser autant que possible leurs feux, sans toutefois en allumer de nouveaux, à moins d'en avoir obtenu l'autorisation, jusqu'à ce qu'ils soient de retour à leurs postes ou qu'ils aient exécuté l'ordre.

142. Tout bâtiment qui est obligé, pour serrer la ligne, d'augmenter ou de diminuer de vitesse, peut en prévenir son matelot d'arrière ou d'avant, en hissant l'une des deux flammes 5 ou 6.

La nuit, si l'on ne doit pas cacher les feux, les diminutions de vitesse s'indiquent au matelot d'arrière en montrant un fanal au-dessus du couronnement de la poupe et en le promenant horizontalement.

Le mouvement du fanal ne doit cesser que lorsque le matelot d'arrière a répondu en montrant à son tour un fanal sur le gaillard d'avant.

Quand un bâtiment masque une voile ou stoppe, il doit en prévenir son matelot d'arrière en hissant un fanal à la corne.

Ce fanal reste hissé tant que le bâtiment a une voile masquée, ou que la machine est stoppée.

143. L'armée règle sa position, sa vitesse et ses mouvements sur l'amiral, à moins qu'il n'ait rendu sa manœuvre indépendante; l'amiral règle ordinairement sa marche sur celle du plus mauvais marcheur, qui doit toujours porter la voile que le temps permet, ou maintenir la pression compatible avec l'état de ses chaudières.

Il résulte de ce principe, qu'en ligne, les bâtiments qui précèdent l'amiral règlent leur vitesse sur leur matelot d'arrière, tandis que les bâtiments qui suivent l'amiral se règlent sur leur matelot d'avant.

Si l'amiral prend la tête de la ligne, ou s'il ordonne au chef de file de régler la vitesse de l'armée, tous les bâtiments de la ligne se règlent sur leur matelot d'avant.

144. L'amiral règle en général sa voilure ou sa vi-

lesse pour la nuit, soit par un signal, soit par celle qu'il a au coucher du soleil.

Mais dans aucun temps la voilure de l'amiral ne règle celle des autres bâtiments ; elle règle seulement leur vitesse. Ainsi, quoique l'amiral ait des ris pris ou les perroquets serrés, les bâtiments de l'armée auront encore moins de voiles, ou ils auront les huniers hauts et les perroquets largues, si cela leur est nécessaire pour prendre leur poste et s'y maintenir.

145. Si l'amiral fait un mouvement, soit après un signal, soit sans signal, tous les bâtiments doivent manœuvrer en conséquence, pour se maintenir au poste relatif qui leur est assigné.

146. Toute l'armée doit être constamment prête, et particulièrement au point du jour, à faire, suivant les circonstances, toute la voile, ou à se donner, en allumant de nouveaux fourneaux et activant les feux, toute la vitesse que le temps pourra permettre.

147. Si l'amiral signale d'augmenter ou de diminuer de voiles, d'augmenter ou de diminuer de vitesse, l'armée sera très-attentive à maintenir ses distances, en exécutant l'ordre avec le plus grand ensemble, à l'instant très-précis où le signal s'amène.

148. Lorsque l'amiral signale l'ordre ou la position dans laquelle l'armée navigue, il ordonne par là à chaque bâtiment de concourir à rectifier l'ordre actuel.

149. Pendant la nuit, si l'amiral est obligé, par l'état du vent, d'augmenter ou de diminuer de voiles, d'augmenter ou de diminuer de vitesse, autant que possible, son bâtiment ne le fera que successivement, et ainsi qu'il est dit aux articles 2 et 3 des signaux de nuit.

150. Aucun signal de chasse, de route libre ou autre quelconque, ne doit être compris dans le sens d'autoriser une séparation, à moins d'un ordre de l'amiral et sauf le cas prévu par l'article 103 des présentes instructions.

Il est, au contraire, ordonné à tous les capitaines d'être attentifs à ne point se séparer de l'armée.

Toute séparation donne lieu à une enquête.

151. Si un commandant d'escadre quitte le centre de sa ligne ou de sa colonne pour occuper un autre poste, les bâtiments qui venaient après lui doivent serrer pour remplir la lacune.

Le poste de l'amiral est rempli par le vaisseau de remplacement, s'il y en a eu un de désigné.

152. Le chef de file d'une ligne ou d'une colonne doit être très-attentif à se maintenir exactement à la route et sous la voilure, ou à conserver la vitesse prescrites par l'amiral.

Si la route est le plus près, il doit porter, suivant les circonstances et le temps, et à moins d'ordre contraire, un demi-quart ou même un quart large, afin qu'il soit plus facile à toute l'armée de se maintenir bien formée.

Il doit veiller, pour y conformer sa manœuvre, les signaux des bâtiments chargés de faire connaître les événements de la ligne, et être très-vif à commencer les mouvements généraux qui doivent être commencés par lui.

Il doit en être de même du serre-file en ce qui le concerne, ou lorsqu'il se trouve chef de file par l'effet d'un renversement d'ordre.

153. Une armée navale, rangée dans un ordre quelconque, peut exécuter de deux manières les mouvements généraux qui lui sont ordonnés :

1^o Par un mouvement successif ;

2^o Tout à la fois.

La première dénomination indique naturellement que tous les vaisseaux doivent faire le mouvement les uns après les autres.

La seconde expression ne doit pas être prise dans un sens absolu, car il en résulterait le plus souvent confusion et abordage ; elle veut exprimer qu'on visera le

plus possible à l'ensemble du mouvement ; mais que, de peur d'accident, chaque vaisseau attendra pour agir que son matelot d'arrière, ou celui qui doit le devenir, ait marqué sa manœuvre.

Ainsi, un mouvement dit tout à la fois n'est, par le fait, qu'un mouvement successif, mais à intervalles de temps très-courts.

154. C'est le bâtiment qui n'en voit pas d'autre du côté où l'on va mettre le cap qui doit commencer le mouvement.

Ainsi l'évolution commence, dans les mouvements successifs, par le vaisseau de tête, et dans ceux tout à la fois, par le vaisseau de queue.

155. Le matelot d'arrière est dit avoir déterminé ou marqué sa manœuvre, lorsque le commencement de son mouvement peut être aperçu à bord de son matelot d'avant.

A l'égard du bâtiment qui vire vent devant, sa manœuvre n'est suffisamment marquée que lorsqu'il est rendu à ce point de son évolution où ses voiles sont coiffées s'il n'y a pas défense de masquer les feux, on indiquera que les voiles sont coiffées en promenant un fanal sur le couronnement, ainsi qu'il est prescrit à l'article 141.

Si dans un mouvement successif, la nouvelle allure à prendre tend à donner de la vitesse, les bâtiments de queue doivent serrer les distances avant de commencer l'évolution, et ceux de la tête, en commençant par le chef de file, diminuer de voiles avant ou pendant le mouvement, afin que la ligne ne s'étende pas trop.

156. Si, au contraire, dans un mouvement successif, la nouvelle allure tend à diminuer la vitesse, les bâtiments de tête doivent augmenter de voiles après l'évolution, et les bâtiments de queue être attentifs à ne pas serrer les distances avant le mouvement, afin que la ligne ne s'engorge pas.

157. Lorsque l'amiral signale d'ouvrir ou de serrer davantage la distance entre les colonnes, cette manœu-

vre doit s'exécuter par un mouvement d'ensemble, sous la direction du commandant d'escadre.

158. Lorsque les vents refusent ou adonnent de plus de quatre quarts, il convient de changer d'amures avant de rectifier l'ordre.

159. C'est une règle générale, qu'après une évolution quelconque on doit immédiatement rectifier l'ordre sans en attendre le signal, en se formant sur le bâtiment amiral, si l'armée est établie sur une seule ligne, ou sur le commandant de l'escadre, si on est en colonnes.

160. Lorsque, par suite d'un très-mauvais temps, ou d'un grand avantage qu'aurait l'ennemi, ou par toute autre cause, l'amiral donne à tous les bâtiments de l'armée, ou à une partie d'entre eux, la liberté de faire la route qui conviendra le mieux à leur propre sûreté, chacun des commandants à qui le signal s'adresse doit faire, suivant ses lumières, tout ce qui peut le plus contribuer à la sûreté de son bâtiment et au bien du service ; mais il est tenu de faire en temps utile tout ce qui dépendra de lui pour se porter au rendez-vous désigné par l'amiral, ou le rallier, s'il n'y a point eu de rendez-vous signalé.

161. Toutes les fois que l'armée se trouve dans des parages où elle peut mouiller, les vaisseaux doivent toujours avoir une ancre en mouillage ; pour être prêts à obéir au signal.

162. En temps de guerre, si l'armée est forcée de prendre un mouillage qui ne la mette pas complètement à couvert des surprises ou des attaques de l'ennemi, chaque commandant doit avoir, sans en attendre l'ordre, les dispositions d'appareillage constamment faites.

163. Autant que possible, une armée, escadre ou division, doit mouiller en ordre.

Si cependant l'amiral juge à propos qu'il en soit autrement, et ne prescrit aucune disposition particulière,

l'armée mouillera sans s'astreindre à une formation rigoureuse, mais en évitant toute confusion.

Les bâtiments qui entreront les premiers auront soin de mouiller dans les parties de la rade les plus reculées, les autres bâtiments s'établissant successivement à mesure qu'ils entrent, au large de ceux qui les ont précédés, à une distance de bâtiment à bâtiment qui ne doit pas être moindre de deux encâblures si l'on n'est pas affourché.

Cette distance est aussi celle qu'on adoptera pour tout mouillage régulier, à moins d'ordre contraire.

La distance habituelle de bâtiment à bâtiment, lorsque tous seront affourchés, sera d'une encâblure.

164. Si l'armée mouille en ordre renversé, elle se trouvera immédiatement en ordre naturel en appareillant, disposition qui présente des avantages pour la formation régulière de la ligne de file.

Une armée nombreuse ne pouvant, en général, mouiller en ligne que dans un fleuve ou dans la plus vaste localité, à cause du grand espace qu'elle occupe dans cet ordre, elle s'établira ordinairement sur deux ou trois colonnes, ou sur un plus grand nombre suivant les circonstances.

165. L'expérience a prouvé que rien n'est plus rare que de pouvoir conserver en ligne la vitesse ordinaire de l'armée déterminée sur celle du plus mauvais marcheur.

Il faut en chercher une des causes dans les petites erreurs qui trop souvent nécessitent une rectification et une perte de temps.

Cependant de deux armées en ligne, celle qui conservera le mieux sa vitesse absolue sera toujours maîtresse d'engager ou de refuser à son gré le combat.

L'un des objets les plus importants que puisse se proposer une armée en ligne doit donc être de conserver sa vitesse. On peut ajouter qu'il vaut mieux *sacrifier la régularité de la ligne à la vitesse, que de ralentir la vitesse en faveur de la régularité.*

CHAPITRE VIII.

DES FORMATIONS D'ORDRE ET DES ÉVOLUTIONS.

166. Dans toute formation d'ordre, le bâtiment amiral est le régulateur, c'est-à-dire le point sur lequel se règle le mouvement.

Ce que chaque bâtiment doit connaître, c'est son *relèvement* et sa distance par rapport au régulateur. Ce relèvement est suffisamment déterminé par le signal même de formation ; quant à la distance, on doit toujours observer la distance habituelle de deux encâblures, comptée de grand mât à grand mât ou la dernière qui a été prescrite.

167. Dans les mouvements de formation générale, les bâtiments doivent manœuvrer indépendamment les uns des autres, chacun se rendant à son poste le plus vite possible par le plus court chemin, et le régulateur facilitant l'évolution par sa manœuvre.

Ainsi chaque bâtiment chassera son poste.

168. Si l'armée est en ligne de file et que l'amiral fasse le signal de forcer ou d'augmenter de voiles ou de vitesse, c'est au chef de file à exécuter l'ordre le premier ; s'il s'agit, au contraire, de diminuer de voiles ou de vitesse, le mouvement doit commencer par le serre-file.

169. La contre-marche est le mouvement d'une ligne dont les bâtiments évoluent successivement dans les eaux les uns des autres. Ce mouvement commence naturellement par le bâtiment qui se trouve en tête de la ligne.

L'objet de la contre-marche est de conserver l'armée en ligne après le mouvement.

170. Lorsque l'armée étant sur deux ou trois colonnes vire vent devant par la contre-marche, il faut que le chef de file de la colonne immédiatement au vent

de celle qui vire laisse courir d'abord pour virer ensuite avec cet à-propos, qui doit le faire trouver par le travers du bâtiment qui lui correspond dans la colonne sous le vent, et avec assez de vitesse pour s'y maintenir.

On donne pour règle générale que le chef de file de la colonne immédiatement au vent doit virer à l'instant où il relève, dans le lit du vent, le chef de file de la colonne qui vient de virer.

171. Si l'armée vire de bord lof pour lof par la contre-marche, les qualités des bâtiments n'étant pas les mêmes, chaque capitaine, après avoir facilité l'abâtée de son matelot d'avant en lofant un peu, jugera de l'instant précis où il doit commencer son évolution, selon que son bâtiment est plus ou moins lent dans ses arrivées; mais comme l'objet de ce mouvement est de se retrouver à son poste en ligne après l'évolution, il convient, autant que possible, de parcourir les mêmes eaux que son chef de file.

172. Si une armée rangée en ligne de file au plus près vire de bord tout à la fois et tient le vent, elle se trouve en échiquier sur cette même ligne; et réciproquement, si, étant ainsi en échiquier, elle vire de bord tout à la fois et tient le vent, elle se trouvera en ligne de file.

173. Si l'armée, qui était rangée en ligne de file au plus près, gouverne quatre quarts large après avoir viré tout à la fois, au lieu de tenir le vent, elle se trouvera en ligne de file quatre quarts large, sur la ligne du plus près opposée aux amures actuelles.

174. Les évolutions par des mouvements successifs s'appliquent plus particulièrement aux lignes de file; les mouvements tout à la fois conviennent mieux aux lignes de relèvement.

PRINCIPES POUR LA CHASSE.

Chasser un navire, c'est chercher à l'atteindre par le chemin le plus court. Se faire chasser, c'est manœuvrer de manière à s'éloigner le plus possible du bâtiment qui vous poursuit.

; Pour atteindre son but, le chasseur doit marcher mieux que le chassé qui veut lui échapper. Il est donc indispensable de reconnaître quel est le navire qui marche le mieux, et de s'assurer fréquemment si cet avantage se maintient, augmente ou diminue.

Connaître si un bâtiment marche mieux qu'un autre.

Si un navire gouverne, ou à peu près, dans les eaux d'un autre, il lui sera facile de reconnaître s'il le gagne. On pourrait s'en assurer à la vue simple ; mais il vaut mieux mesurer fréquemment, avec un instrument à réflexion, l'angle sous-tendu par la portion de mâture visible au-dessus de l'horizon. A mesure que cet angle augmente, la distance diminue ; si l'angle diminue, la distance augmente ; si l'angle ne varie pas, la distance reste la même et les vitesses sont égales.

Si les deux navires font des routes parallèles, c'est-à-dire gouvernent au même rumb de vent, sans être dans les eaux l'un de l'autre, il est encore facile de reconnaître quel est celui qui marche le mieux. On relève au compas le navire aperçu. Si chaque relèvement se trouve sur l'arrière du relèvement précédent, on a l'avantage de marche ; le contraire aurait lieu si le relèvement se rapprochait de l'avant. Enfin, il y a égalité de vitesse lorsque le relèvement ne change pas.

Dans le cas où les routes font un angle entre elles, il faut combiner les deux moyens du relèvement au compas et de la mesure de l'angle sous-tendu par la mâture, pour reconnaître si on a l'avantage de marche, et pour trouver la route qui fera rencontrer les deux navires.

En général, le bâtiment chassé fera une route qui l'éloigne du chasseur; ce dernier doit donc se trouver sur l'arrière du travers du navire qu'il chasse. Il le relève au compas, mesure l'angle de sa mâture, et renouvelle fréquemment ces deux opérations.

Si le relèvement restant le même, l'angle de la mâture augmente, le chasseur a l'avantage, et la route qu'il suit doit le faire arriver au point d'intersection des deux routes en même temps que le chassé.

Si l'angle de la mâture n'augmente pas sensiblement et que le chassé se trouve en arrière du relèvement précédent, le chasseur a l'avantage et suit une route parallèle à celle du chassé.

Si l'angle de la mâture augmente et que le chassé se trouve en arrière du relèvement précédent, le chasseur a l'avantage, et sa route le fait passer sur l'avant du chassé. Dans ces deux cas, le chasseur doit donc faire une route qui converge plus vers celle du navire chassé, jusqu'à ce qu'il le conserve toujours au même relèvement en voyant augmenter l'angle de sa mâture.

Si l'angle de la mâture ayant augmenté, le chassé se trouve en avant du relèvement précédent, la route que suit le chasseur le fait passer sur l'arrière du chassé. Il doit donc venir un peu sur le bord opposé, jusqu'à ce qu'il voie augmenter l'angle de la mâture en conservant le même relèvement. Si, parvenu à la route parallèle, il ne peut pas conserver le même relèvement, il est évident qu'il marche moins bien que le bâtiment qu'il chasse.

Enfin, lorsque l'angle de la mâture diminue, les deux navires s'éloignent l'un de l'autre, et n'ont aucune chance de se joindre à la route qu'ils suivent.

Dans les mêmes circonstances, le chassé qui aura

dù faire les mêmes observations reconnaitra également s'il gagne ou s'il perd.

C'est donc par des relèvements successifs au compas accompagnés d'observations des angles de la mâture, que deux navires reconnaissent s'ils s'approchent ou s'éloignent l'un de l'autre. Ces principes sont invariables, que l'on soit sous voiles ou sous vapeur.

Connaitre si on est au vent ou sous le vent.

Quand la chasse a lieu sous voiles, il faut savoir quel est bâtiment qui se trouve au vent de l'autre. Le premier relèvement pris au compas résout cette question.

Deux navires sont également au vent quand ils se relèvent réciproquement sur la perpendiculaire du vent. On est au vent d'un navire si on le relève sous le vent de la perpendiculaire du vent, et l'on est sous le vent quand on le relève au vent de cette perpendiculaire.

Juger la force d'un bâtiment dont on ne voit que la mâture.

Il est d'une haute importance de reconnaître le plus tôt possible la nature du navire chasseur ou chassé; mais il n'existe aucun moyen exact d'y parvenir. De bonnes longues vues et un coup-d'œil exercé sont les seuls moyens de juger approximativement la force d'un navire. Pour un chasseur ou un croiseur bien manœuvré et qui a confiance en lui-même, il n'a rien de mieux à faire que de s'approcher sans hésitation des navires qu'il aperçoit, de manière à les voir et à les juger nettement.

Déterminer la distance qui sépare deux bâtiments.

Pour déterminer la distance qui vous sépare d'un navire, il faut connaître à l'avance la hauteur de la

totalité ou d'une portion de sa mâture. Alors, au moyen de lunettes micrométriques, ou en mesurant avec un instrument à réflexion l'angle de la mâture, il est facile de déterminer la distance. Des tables sont disposées à cet effet pour les différentes espèces de navires, si on veut éviter les calculs logarithmiques.

Déterminer le point où l'on est le plus près d'un objet vers lequel on fait une route indirecte.

Lorsqu'on ne fait pas route directement vers un objet fixe, on en est le plus rapproché possible quand on le relève sur la perpendiculaire à la route qu'on suit. Il en est de même quand deux navires font des routes parallèles. Ils sont le plus près possible l'un de l'autre quand ils se relèvent sur la perpendiculaire à leur route.

Si les deux bâtiments ne font pas des routes parallèles, ils sont le plus rapprochés possible, quand ils se relèvent réciproquement sur une ligne parallèle à celle qui partagerait l'angle des deux routes en deux autres angles, tels que leurs cosinus soient entre eux dans le rapport inverse des vitesses.

En discutant les formules algébriques qui résultent de cet énoncé, on reconnaît que, si les vitesses sont égales, les angles sont égaux. Par conséquent, deux navires à voiles courant au plus près à contre-bord à vitesses égales sont aussi rapprochés que possible quand ils se relèvent dans le lit du vent.

La discussion de ces formules démontre aussi que, dans le cas des vitesses inégales, la direction de la plus courte distance se rapproche de la perpendiculaire à la route du navire qui marche le mieux, et d'autant plus qu'il a plus d'avantage de marche sur l'autre.

Ainsi, lorsque deux navires à voiles lavoient à contre-bord, leur plus courte distance se trouve entre la direction du lit du vent et la perpendiculaire à la route du meilleur marcheur, et d'autant plus près de cette

perpendiculaire qu'il y a plus de différence dans les vitesses.

Voici comment, dans ce cas, on peut reconnaître de quel côté est l'avantage de marche. On observe l'angle de la mâture quand on relève le navire aperçu sur la perpendiculaire à la route qu'il suit, et sur la perpendiculaire à sa propre route. L'avantage de marche est pour celui qui observe le plus grand angle de mâture, lorsqu'il relève l'autre bâtiment sur la perpendiculaire à sa propre route.

Les principes précédents fournissent les moyens de s'écarter le moins possible d'un objet fixe ou mobile placé au vent. Cependant, pour l'atteindre promptement, il ne faudra pas toujours virer de bord quand on arrivera au relèvement de la plus courte distance; c'est ce qu'il est facile de comprendre par les raisons suivantes.

A mesure qu'on s'approche, on multiplierait beaucoup trop les virements de bord et l'on perdrait du temps; car, de très-belle mer, on gagne à peine deux encablures en virant vent devant; et cet avantage est plus que compensé par la diminution de vitesse, puisqu'on détruit presque complètement son aire dans l'évolution. En outre, il faut bien se rappeler que le chemin parcouru en deux bords égaux pour atteindre un objet fixe placé au vent est rigoureusement égal à la somme des routes suivies, en virant de bord, aussi souvent qu'on voudra. Il est donc bien évident qu'à grande distance, et dans la prévision d'un changement de vent, on doit s'écarter le moins possible du point qu'on veut atteindre et qu'on doit virer quand on relève ce point sur la perpendiculaire à la route; mais, en approchant, on doit changer de méthode et virer de moins en moins souvent.

Supposons maintenant que deux navires, se relevant dans le lit du vent, veuillent atteindre un point fixe placé au vent. Supposons que le bâtiment le plus sous le vent file six nœuds, que l'autre file seulement cinq

nœuds trois dixième, l'espace gagné au vent par chaque navire, pendant une heure, sera représenté par sa vitesse, c'est-à-dire six milles ou 5 nœuds 3, multipliés par le cosinus de l'angle que fait la route avec la direction du vent. Pendant ce même laps de temps, le premier gagnera sur le second une quantité exprimée par la différence des vitesses, c'est-à-dire 0,7, multiplié par le cosinus de l'angle que fait la route avec le vent; et ceci aura lieu quelles que soient les bordées, si le vent ne change pas. Mais si le second bâtiment vire plus souvent que le premier, il diminuera sa vitesse et perdra davantage. On voit donc que deux bâtiments qui louvoient peuvent s'écarter beaucoup l'un de l'autre, sans que le résultat définitif, c'est-à-dire l'espace gagné au vent, soit changé, pourvu toutefois que le vent n'ait pas varié. Donc, il faut conclure que, lorsque deux navires sont très-loin l'un de l'autre, dans la direction du lit du vent, celui sous le vent doit s'écarter le moins possible pour gagner l'autre, mais qu'en s'en approchant il doit chercher à virer moins souvent pour ne pas perdre un temps précieux.

Faire communiquer deux bâtiments par la voie la plus courte.

Si les deux navires sont à vapeur, ou si le vent le permet, ils doivent faire des routes opposées, tout en prenant le tour nécessaire pour s'approcher sans risque d'abordage.

Si le bâtiment sous le vent est à voiles et que le vent ne lui permette pas de gouverner sur l'autre, il tiendra le vent sur le bord qui l'en approche le plus.

Pour cela, si la ligne qui joint les deux navires tombe à gauche de la direction du lit du vent, prise du navire placé sous le vent, celui-ci doit prendre tribord amures. Il prendrait les amures à babord si cette ligne tombait à droite.

Chasser étant sous vapeur. Chasser à la voile un navire sous le vent, et prendre chasse.

Pour chasser sous vapeur ou pour chasser sous voiles un navire sous le vent, les règles sont identiques. Il en est de même pour prendre chasse. Le chasseur fera une route qui converge légèrement vers celle du navire chassé, le relevant sans cesse au compas et mesurant l'angle de sa mâture. Ces deux moyens d'observation lui permettront de rectifier sa route et de s'assurer qu'il a trouvé celle qui lui permettra d'atteindre le bâtiment chassé le plus promptement possible, c'est-à-dire à l'intersection des deux routes.

Cependant si l'allure du chassé est plus avantageuse que celle du chasseur, ce dernier pourra courir à une route parallèle, pour se donner les mêmes avantages et se rapprocher du chassé jusqu'à ce que, arrivé plus près de lui, il puisse faire une route qui le lui fasse rencontrer, ou l'en fasse passer à petite distance.

Le chassé doit employer tous les moyens qui pourront retarder le moment où il sera joint. Quelques encâblures de plus entre le chasseur et lui suffiront peut-être à le sauver, parce que la nuit, la brume, une avarie, peuvent favoriser une séparation.

Il importe donc au bâtiment chassé de ne rien négliger de ce qui peut lui ménager quelque chance, et malgré son infériorité, il ne doit jamais désespérer de la fortune. Enfin, pour prendre une allure qui lui donnerait une supériorité de marche décisive, il ne doit pas craindre de s'exposer à recevoir quelques coups de canon.

Le chassé doit avoir pour règle de se placer et de se maintenir à la plus grande distance possible du chasseur ; il courra donc à l'aire de vent opposée à celle où il a relevé le chasseur, ou à un ou deux quarts sur tribord ou sur babord de ce rumb de vent, pour se donner la plus grande vitesse possible. Il devra toujours com-

parer sa marche à celle du chasseur par des relèvements au compas et en observant l'angle de sa mâture.

Étant sous le vent, chasser à la voile un navire qui est au vent. — Prendre chasse devant un navire sous le vent.

Le chasseur sous le vent doit tendre à se rapprocher du chassé en virant de bord le moins souvent possible. Le chassé, au contraire, doit faire en sorte d'obliger le chasseur à virer de bord plus souvent que lui, parce qu'on perd toujours du temps dans les virements de bord.

Le chasseur prendra donc le bord qui le rapproche le plus du chassé, et il virera, lorsque, sur le bord parallèle, il relèvera le chassé sur la perpendiculaire à la route et, sur le bord opposé, après avoir relevé le chassé dans le lit du vent et d'autant plus près de la perpendiculaire à sa propre route qu'il a plus d'avantage sur le chassé.

Le chassé doit chercher à faire virer le chasseur plus souvent que lui. Il prendra donc, autant que possible, le bord qui l'éloignera le plus du chasseur.

A mesure que la distance diminuera, et si l'approche de la nuit ne fait pas craindre une séparation, le chasseur virera de bord moins souvent, et pour cela il sera forcé de dépasser la perpendiculaire à la route parallèle. Le chassé en profitera sans doute pour virer de bord et accroître sa distance.

A mesure qu'on s'approchera, les évolutions fondées sur des considérations purement géométriques deviendront de moins en moins utiles, et le coup d'œil d'un capitaine exercé sera beaucoup plus que tous les principes qu'on pourrait prescrire.

Dans tout ce qui précède, nous avons toujours supposé que le chasseur avait l'avantage de marche ; sans cela, la chasse n'aurait pas de résultat. Néanmoins, un navire qui en chasse un autre ne doit pas l'abandonner dès qu'il reconnaît que dernier a une supériorité de

marche. S'il peut le conserver à vue, il doit continuer la chasse, parce qu'une circonstance imprévue peut lui donner cette supériorité qu'il n'avait pas d'abord, ou l'avantage du vent.

Observations sur la chasse d'une armée par une autre.

Les principes qui viennent d'être posés pour la chasse d'un navire par un autre, trouveront aussi leur application dans les chasses en armée.

Voici en outre quelques observations.

Entre deux armées à voiles on doit admettre égalité de marche. Il peut n'en être pas de même, surtout aujourd'hui, pour deux armées à vapeur.

Quand un ennemi inférieur en force prend la fuite, il faut tâcher de l'envelopper en formant un ordre concave, les meilleurs marcheurs sur les ailes. On ne devra pas hésiter, dans ce cas, à laisser de l'arrière les vaisseaux qui ne peuvent pas suivre.

S'il y a égalité de force, on doit rester plus rallié et faire remorquer, s'il le faut, les plus mauvais marcheurs. Il est d'ailleurs évident que l'amiral doit déterminer son ordre de chasse d'après l'égalité ou la disproportion des forces des deux armées, d'après la position de l'ennemi, sa distance et l'ordre dans lequel il se retire.

L'escadre légère peut remplir un service très-important dans les chasses en armée. Elle peut, sans observer d'ordre, poursuivre l'armée qui se retire, harceler ses derniers vaisseaux, et chercher à les envelopper. Elle doit en même temps ne pas trop s'exposer à un retour offensif de la part de l'ennemi, si elle est trop éloignée du gros de l'armée pour en attendre du secours.

C'est là le principe général. Cependant il est des circonstances où l'escadre légère ne pourra arrêter l'ennemi ou lui interdire l'entrée d'un port que par une attaque sérieuse, bien que disproportionnée. L'escadre

légère ne sera pas moins utile à une armée qui se retire, en couvrant sa retraite et en arrêtant à propos les meilleurs marcheurs de l'ennemi.

Quand l'armée qui chasse sera parvenue à distance convenable de l'ennemi, l'amiral pourra juger de la manière dont il doit l'attaquer, et prescrire une prompt formation d'ordre, sans trop s'assujettir à ce que cet ordre soit régulièrement formé.

Si l'ennemi prend chasse en ligne, les chasseurs attaquerront ses vaisseaux de queue.

S'il prend chasse en ordre de front, on attaquera de préférence l'aile où les vaisseaux ennemis sont le plus espacés, puisque c'est là que les secours arriveront le moins vite.

L'armée qui se retire agira suivant qu'elle sera plus ou moins inférieure à l'ennemi.

Elle placera ses mauvais marcheurs en avant, pour qu'aucune manœuvre ne dérange leur route, et les fera remorquer, s'il est nécessaire.

Autant que possible, elle restera unie, et n'abandonnera aucun vaisseau à l'ennemi.

La vigueur des retours offensifs de l'escadre légers contre les chasseurs ennemis peut faire naître des chances favorables dont l'armée qui se retire tâchera de profiter.

Une armée doit généralement faire éclairer sa marche, et l'armée qui chasse ne manquera pas de faire suivre de près, la nuit, l'armée qui se retire.

Néanmoins, celle-ci pourra utilement faire fausse route la nuit, si elle est parvenue à tenir à grande distance les éclaireurs de l'ennemi, de manière à les empêcher de se placer d'un bord et de l'autre du gros des vaisseaux chassés, disposition qui ne lui permettrait pas de cacher sa marche.

TACTIQUE NAVALE

PROVISOIRE

POUR UNE RÉUNION DE VAISSEaux A HÉLICE.

Principes généraux.

1. Une armée de bâtiments à hélice doit livrer bataille sous vapeur et les voiles serrées, à moins d'impossibilité absolue résultant d'avaries de machines ou de chaudières.

2. La rapidité d'un bâtiment à hélice étant un des principaux éléments de sa puissance militaire, tous les fourneaux sont allumés en présence de l'ennemi, et les feux prêts à être poussés au premier signal ou au moment favorable.

Le signal de branlebas de combat implique, en conséquence, l'obligation d'allumer les fourneaux éteints.

3. L'amiral en chef doit, autant que possible, avant le combat, préparer et faire connaître à ses capitaines ses projets d'attaque, ainsi que les manœuvres qu'il compte faire pour les exécuter.

Dès lors les capitaines, une fois l'action engagée, sont tellement pénétrés de la pensée de l'amiral, que les signaux cessent d'être pour eux d'une nécessité absolue.

4. Les mouvements de guerre qu'une armée navale peut entreprendre contre une autre armée sont au nombre de cinq principaux, savoir :

Principes généraux.

1° Défiler sur une portion de l'armée ennemie, pour la désenparer avec des forces supérieures ;

2° Doubler une des extrémités de l'armée ennemie, pour mettre une portion de cette armée entre deux feux.

3° Couper du gros de l'armée ennemie une portion quelconque de ses forces, afin de l'envelopper ;

4° Couper l'armée ennemie sur plusieurs points, pour provoquer une mêlée générale ;

5° Aborder l'ennemi, une fois la mêlée engagée.

5. Toute réunion de douze vaisseaux à hélice, et au-dessus, prend le nom d'armée navale.

6. Au-dessous de ce chiffre, elle reçoit la dénomination générale d'escadre et ne peut plus être fractionnée qu'en divisions.

7. Quel que soit le nombre des vaisseaux qui la composent, l'armée navale se subdivise en trois escadres, pouvant elles-mêmes se fractionner en divisions.

8. La réunion de deux ou trois vaisseaux constitue une division placée sous les ordres d'un officier général ou d'un capitaine de vaisseau.

9. Les trois escadres d'une armée sont numérotées 1, 2, 3, de droite à gauche et de tête à queue, sur les ordres primitifs de front et de file.

Les divisions et les vaisseaux se numérotent d'après le même principe, selon l'ordre naturel des nombres.

10. Les escadres sont égales toutes les fois que le nombre des vaisseaux en ligne est un multiple de trois ; dans le cas contraire, la plus forte est celle de l'amiral en chef, c'est-à-dire la seconde ; puis, la première.

11. Si l'amiral en chef ne forme point d'escadre légère et de réserve naviguant en dehors de l'armée, la troisième escadre est composée de vaisseaux choisis

Principes généraux.

parmi les plus rapides de l'armée, afin de pouvoir, au besoin, être détachée, en totalité ou en partie, comme escadre légère, ou former la réserve.

12. Il sera facultatif à l'amiral en chef d'attacher d'une manière spéciale à son pavillon un des vaisseaux de l'armée, sous le nom de *vaisseau de remplacement*. Ce vaisseau, distinct de la réserve, se tiendra en dehors de la ligne; ses fonctions principales seront, à moins d'ordre contraire, de remplacer l'amiral en chef dans la ligne, quand celui-ci la quittera, et de l'appuyer dans le combat.

La seule règle de manœuvre de ce vaisseau sera de ne pas gêner l'armée dans les évolutions.

13. Le vaisseau monté par l'amiral en chef est au centre de l'armée, si le nombre des vaisseaux en ligne est impair; il est le dernier vaisseau de la première moitié, si ce nombre est pair.

Les amiraux commandant les escadres ont des numéros pairs, si celui de l'amiral en chef est pair; des numéros impairs, dans le cas contraire. Ces numéros qui leur sont assignés par l'amiral en chef, doivent les placer le plus près possible du centre de leur escadre respective.

14. Dans les lignes de front, le vaisseau le plus à droite prend le nom de vaisseau-pivot de droite; le vaisseau le plus à gauche, le nom de vaisseau-pivot de gauche.

Dans les lignes de file, le vaisseau de tête prend le nom de chef de file; celui de queue, le nom de serre-file.

15. Le chef de file et le serre-file de l'armée, qui sont aussi les vaisseaux-pivots de droite et de gauche, portent, en tête du mât de misaine, un guidon de la couleur affectée à l'escadre dont ils font partie.

Principes généraux.

16. A moins que l'amiral en chef n'en dispose autrement, la distance entre les vaisseaux, dans tous les ordres simples, est de deux encablures, comptées de grand mât à grand mât.

17. Dans tous les ordres possibles, les relèvements prescrits s'observeront de grand mât à grand mât.

Des ordres en général.

18. Il n'est fait aucune distinction relative au combat entre les ordres qui vont être énumérés ci-après. Ces ordres, appropriés, autant que possible, à la marche et à l'agglomération, régulière ou irrégulière, totale ou partielle, d'une réunion de vaisseaux à hélice, sont indistinctement à la disposition de l'amiral en chef.

Il choisit entre tous, selon les circonstances et la force ou les préparatifs de l'ennemi, celui sur lequel il doit ranger son armée pour naviguer ou pour combattre.

19. Si le nombre des bâtiments destinés à entrer en ligne est inférieur à douze, ces ordres subissent, au gré de l'amiral en chef, les modifications appropriées à cette réduction.

20. Au-dessous de six bâtiments, les évolutions ne peuvent plus avoir un caractère sérieux d'ensemble.

21. Les ordres d'une armée navale se divisent en trois catégories, savoir :

- Les ordres simples,
- Les ordres composés généraux,
- Les ordres composés par escadre.

22. Les ordres simples sont ceux dans lesquels l'armée est rangée sur une seule ligne; on en compte trois :

- La ligne de front,
- La ligne de file,
- La ligne de relèvement.

23. Les ordres composés généraux sont ceux dans lesquels l'armée est rangée sur deux lignes; on en compte trois :

- L'ordre de front endenté,
- L'ordre de file endenté,
- L'ordre sur deux lignes de relèvement.

Des ordres en général.

24. Les ordres composés par escadres sont ceux dans lesquels les trois escadres, considérées comme unités et espacées au gré de l'amiral en chef, sont l'une par rapport à l'autre en ordre de front, de file ou de relèvement, les vaisseaux, dans les trois escadres, étant d'ailleurs rangés sur l'un quelconque des six ordres simples et composés généraux, ou bien massés en pelotons.

25. Cette combinaison fournirait dix-sept ordres composés par escadres, mais on n'a adopté que les suivants :

L'ordre de front par escadres, les escadres en ligne de file, ou ordre en colonnes.

L'ordre de front par escadres, les escadres en ligne de file, ou ordre en colonnes.

L'ordre de front par escadres, les escadres sur deux lignes de relèvement.

L'ordre de front par escadres, les escadres en pelotons.

L'ordre de file par escadres, les escadres en ligne de front.

L'ordre de file par escadres, les escadres sur deux lignes de relèvement.

L'ordre de file par escadres, les escadres en pelotons.

26. Tous les ordres se réduisent donc à treize , savoir.

Trois ordres simples,

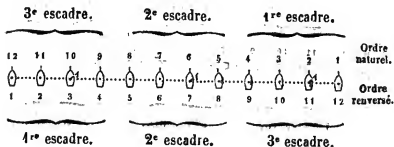
Trois ordres composés généraux :

Sept ordres composés par escadres.

Formations d'ordres simples.

27. Ligne de front, la route à l'aire de vent signalée, ordre naturel.

28. Ligne de front, la route à l'aire de vent signalée, ordre renversé.



N^o 27.—Les vaisseaux rangés selon l'ordre naturel de numérotage, de droite à gauche, relèvent l'amiral en chef sur la perpendiculaire à la route.

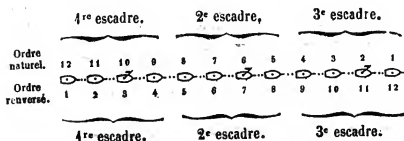
N^o 28.—Le numérotage des vaisseaux est renversé.

NOTA. S'il y a un vaisseau de remplacement dans l'armée, il se tient dans les eaux de l'amiral en chef.

Formations d'ordres simples.

29. Ligne de file, la route à l'aire de vent signalée, ordre naturel.

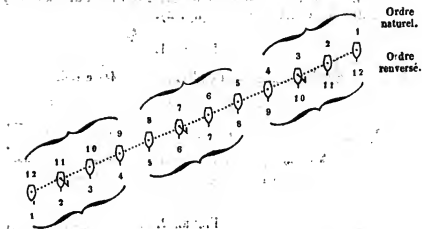
30. Ligne de file, la route à l'aire de vent signalée, ordre renversé.



N° 29. — Les vaisseaux sont rangés dans les eaux les uns après les autres, selon l'ordre naturel de numérotage.

N° 30. — Le numérotage des vaisseaux est renversé.

NOTA. S'il y a un vaisseau de remplacement dans l'armée, il se tient par le travers de l'amiral en chef, du bord signalé.

*Formations d'ordres simples.***31. Ligne de relèvement sur l'aire de vent signalée.**

N° 31. — Les vaisseaux, rangés par ordre de numérotage, sans exception de droite ou de gauche en tête, relèvent l'amiral en chef dans la direction prescrite.

NOTA. S'il y a un vaisseau de remplacement dans l'armée, il se tient en seconde ligne et relève l'amiral en chef sur la perpendiculaire au relèvement.

Si l'amiral ne signale pas une route nouvelle, on fera la dernière route signalée; dans tous les cas, on doit toujours suivre, dans cet ordre, une route parallèle à celle de l'amiral.

Formations d'ordres composés généraux.

32. Ordre de front endenté, la route à l'aire de vent signalée, ordre naturel (fig. 1).

33. Ordre de front endenté, la route à l'aire de vent signalée, ordre renversé (fig. 2).

FIGURE 4.



FIGURE 2.



N^o 32. — Les vaisseaux rangés suivant l'ordre naturel de numérotage, de droite à gauche, sur deux lignes de front parallèles, ceux de la deuxième ligne correspondent aux créneaux de la première.

La première ligne se compose des vaisseaux pairs, si les vaisseaux amiraux ont des numéros pairs ; des vaisseaux impairs, dans le cas contraire.

La distance d'un vaisseau de la deuxième ligne à

chacun de ses vaisseaux créneaux de la première, est la même que celle de vaisseau à vaisseau dans chaque ligne ; il en résulte que tout vaisseau doit relever les vaisseaux créneaux à 30° à droite et à gauche de la route.

N° 33 fig. 2. — Le numérotage des vaisseaux est renversé, la ligne des amiraux est en second rang.

NOTA. S'il y a un vaisseau de remplacement dans l'armée, il se tient en arrière de la deuxième ligne, dans les eaux de l'amiral en chef.

Formations d'ordres composés généraux.

34. Ordre de file endenté, la route à l'aire de vent signalée, ordre naturel.

35. Ordre de file endenté, la route à l'aire de vent signalée, ordre renversé.

FIGURE 4.

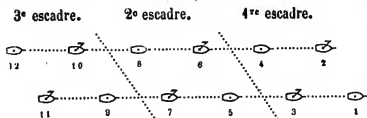


FIGURE 2.



N° 34, fig. 1. — Les vaisseaux sont rangés selon l'ordre naturel de numérotage, sur deux lignes de file parallèles, ceux de la file de droite correspondant aux créneaux de la file de gauche.

La file de gauche se compose des vaisseaux pairs, si les amiraux ont des numéros pairs; des vaisseaux impairs, dans le cas contraire.

La distance d'un vaisseau de la file de droite à chacun de ses vaisseaux créneaux de la file de gauche est

la même que celle de vaisseau à vaisseau dans chaque file ; il en résulte que tout vaisseau doit relever les vaisseaux créneaux à 30° de l'avant et de l'arrière de son travers.

N° 35, fig. 2. — Le numérotage des vaisseaux est renversé ; la file des amiraux est à droite.

NOTA. S'il y a un vaisseau de remplacement dans l'armée, il se tient par le travers de l'amiral en chef.

Formations d'ordres composés généraux.

36. Ordre sur deux lignes de relèvement, formant un angle saillant de 90° (fig. 1).

37. Ordre sur deux lignes de relèvement, formant un angle rentrant de 90° (fig. 2).

FIGURE 1.

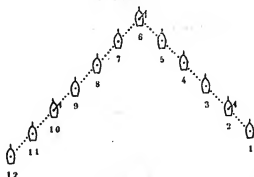
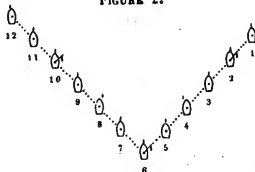


FIGURE 2.



N° 36, fig. 1. — Les vaisseaux sont rangés selon l'ordre de numérotage, de droite à gauche, sur deux lignes de relèvement, faisant chacune avec la route un angle de 45° .

Le vaisseau de l'amiral en chef occupe le sommet de l'angle ; les vaisseaux placés à droite et à gauche de lui le relèvent sur les directions prescrites.

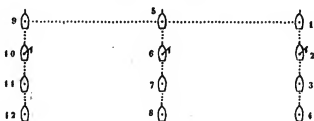
NOTA. S'il y a un vaisseau de remplacement dans l'armée, il se tient dans les eaux de l'amiral en chef.

Formations d'ordres composés par escadres.

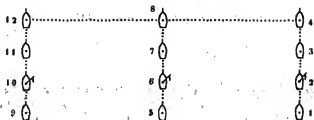
38. Ordre de front par escadres, la route à l'aire de vent signalée, les escadres en ligne de file ou ordre en colonnes, la route à l'aire de vent signalée, dans l'ordre naturel, la première escadre à droite.

39. Ordre de front par escadre, la route à l'aire de vent signalée, les escadres en lignes de file ou ordre en colonnes, la route à l'aire de vent signalée, dans l'ordre renversé, la première escadre à droite.

Ordre naturel.



Ordre renversé.



Si l'armée est divisée en trois escadres, les escadres sont l'une par rapport à l'autre en ordre de front, la première à droite; chacune est rangée en ligne de file.

Les chefs de file des première et troisième escadres

relèvent celui de la deuxième sur la perpendiculaire à la route.

A moins de dispositions contraires, la distance entre deux colonnes est égale à l'intervalle entre deux vaisseaux multiplié par le nombre de vaisseaux en ligne de la deuxième escadre.

Si l'armée est divisée en deux escadres, la première escadre forme la colonne de droite, la deuxième forme la colonne de gauche; l'intervalle entre les deux colonnes est égal à la distance entre deux vaisseaux, multipliée par le nombre de vaisseaux de la colonne de l'amiral en chef. Si l'armée, divisée en trois escadres, reçoit l'ordre de se former sur deux colonnes, la colonne de droite se compose de la première escadre, augmentée de la première moitié de la troisième; la colonne de gauche se compose de la deuxième escadre, augmentée de la deuxième moitié de la troisième. Si le nombre des vaisseaux de la troisième escadre est pair, la moitié s'en ajoute à chacune des deux autres escadres; si ce nombre est impair, la plus forte moitié s'ajoute à l'escadre la plus faible ou à celle de l'amiral en chef, si les deux premières escadres sont égales.

Le chef de file de la colonne de droite relève celui de la colonne de gauche sur la perpendiculaire à la route.

Si l'armée, divisée en deux escadres, reçoit l'ordre de se former sur trois colonnes, la répartition des vaisseaux se fait contrairement aux prescriptions de l'avant-dernier paragraphe.

NOTA. Si l'amiral veut que la première escadre soit à gauche de la deuxième, il l'indiquera par le signal 194 hissé en même temps que les signaux 21 ou 22; dans ce cas, la troisième escadre, s'il y en a une, se placera à droite de la première.

S'il y a un vaisseau de remplacement dans l'armée, il se tient par le travers de l'amiral en chef à tribord.

Formations d'ordres composés par escadres.

40. Ordre de front par escadres, la route à l'aire de vent signalée, les escadres sur deux lignes de relèvement, formant un angle saillant de 90° (fig. 1).

41. Ordre de front par escadres, la route à l'aire de vent signalée, les escadres sur deux lignes de relèvement, formant un angle rentrant de 90° (fig. 2).

FIGURE 4.

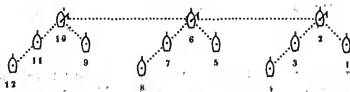


FIGURE 2.



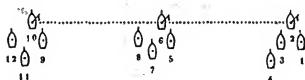
Les escadres sont l'une par rapport à l'autre en ordre de front, la première à droite ; chacune est rangée sur les deux lignes de relèvement prescrites, angle saillant ou rentrant selon le cas, conformément aux articles 36 ou 37.

Les amiraux placés dans chaque escadre au sommet de l'angle des deux lignes, relèvent l'amiral en chef sur la perpendiculaire à la route, et sont, à moins de dispositions contraires, écartés de lui de l'intervalle ordinaire en ligne de front.

NOTA. S'il y a un vaisseau de remplacement dans l'armée, il se tient dans les eaux de l'amiral en chef.

Formations d'ordres composés par escadres.

42. Ordre de front par escadres, les escadres en pelotons, la route à l'aire de vent signalée.



Les trois escadres sont l'une par rapport à l'autre en ordre de front, la première à droite ; dans chacune les vaisseaux sont pelotonnés en arrière et auprès de leur amiral, sans autre condition d'ordre que de s'en maintenir à droite et à gauche, suivant qu'il en sont à droite ou à gauche sur la ligne de front.

Les amiraux relèvent l'amiral en chef sur la perpendiculaire à la route et sont, à moins de dispositions contraires, écartés de lui de l'intervalle ordinaire en ligne de front.

NOTA. S'il y a un vaisseau de remplacement dans l'armée, il se tient dans les eaux de l'amiral en chef.

Formations d'ordres composés par escadres.

43. Ordre de file par escadres, les escadres en ligne de front, la route à l'aire de vent signalée, ordre naturel.

44. Ordre de file par escadres, les escadres en ligne de front, la route à l'aire de vent signalée, ordre renversé.

Ordre naturel.



Les escadres sont l'une par rapport à l'autre en ordre de file, la première en tête ; dans chacune, les vaisseaux sont rangés en ligne de front.

Les vaisseaux-pivots de droite des première et troisième escadres relèvent celui de la deuxième, sur la direction de la route.

A moins de dispositions contraires, la distance des escadres entre elles est égale à l'intervalle entre deux vaisseaux multiplié par le nombre des vaisseaux en ligne de la deuxième escadre.

NOTA. S'il y a un vaisseau de remplacement dans l'armée, il se tient dans les eaux de l'amiral en chef.

Formations d'ordres composés par escadres.

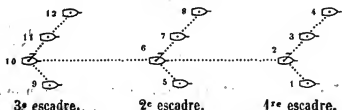
45. Ordre de file par escadres, la route à l'aire de vent signalée, les escadres sur deux lignes de relèvement, formant un angle saillant de 90° (fig. 1).

46. Ordre de file par escadres, la route à l'aire de vent signalée, les escadres sur deux lignes de relèvement, formant un angle rentrant de 90° (fig. 2).

FIGURE 1.



FIGURE 2.

3^e escadre.2^e escadre.1^{re} escadre.

Les escadres sont l'une par rapport à l'autre en ordre de file, la première en tête; chacune est rangée sur les deux lignes de relèvement prescrites, angle saillant ou rentrant, selon le cas, conformément aux articles 36 ou 37.

Les amiraux, placés dans chaque escadre au sommet de l'angle des deux lignes, relèvent l'amiral en chef sur la direction de la route, et sont, à moins de dispositions contraires, écartés de lui de l'intervalle entre deux vaisseaux, multiplié par le nombre des vaisseaux en ligne de la deuxième escadre.

NOTA. S'il y a un vaisseau de remplacement dans l'armée, il se tient dans les eaux de l'amiral en chef.

Formations d'ordres composés par escadres.

47. Ordre de file par escadres, les escadres en pelotons, la route à l'aire de vent signalée.



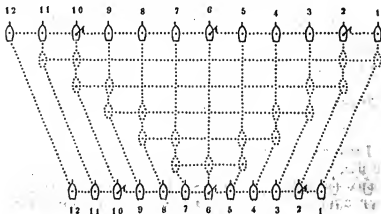
Les escadres sont l'une par rapport à l'autre en ordre de file, la première en tête; dans chacune, les vaisseaux naviguent pelotonnés en arrière et auprès de leur amiral, sans autre condition d'ordre que de s'en maintenir à droite ou à gauche, suivant qu'ils en sont à droite ou à gauche sur la ligne de front.

Les amiraux des première et troisième escadres relèvent l'amiral en chef sur la direction de la route et sont, à moins de dispositions contraires, écartés de lui de l'intervalle ordinaire en ligne de file.

NOTA. S'il y a un vaisseau de remplacement dans l'armée, il se tient dans les eaux de l'amiral en chef.

Des augmentations et des diminutions des distances en ordres simples.

48. L'armée étant en ligne de front, augmenter la distance entre les vaisseaux, en se réglant sur l'amiral en chef ou sur le vaisseau dont on met le numéro.



Le vaisseau amiral en chef, ou celui désigné pour servir de régulateur, continue sa route en modérant un peu sa vitesse.

Les vaisseaux placés à sa droite viennent d'un quart sur tribord, ceux placés à sa gauche d'un quart sur bahord, les uns et les autres se maintenant, autant que possible, par son travers en faisant route.

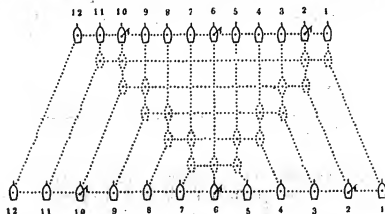
Quand le premier vaisseau, à droite ou à gauche du vaisseau régulateur, s'en estime à la nouvelle distance prescrite, il revient en route en réglant sa vitesse sur celle de ce vaisseau et hisse le pavillon 4 en tête de mât.

Le deuxième vaisseau, à droite ou à gauche, prend sa distance par rapport au premier comme celui-ci a pris la sienne par rapport au régulateur, et ainsi de suite jusqu'aux extrémités de la ligne de front.

Quand la nouvelle ligne est suffisamment formée, l'armée fait route.

Des augmentations et des diminutions des distances en ordres simples.

49. L'armée étant en ligne de front, diminuer la distance entre les vaisseaux, en se réglant sur l'amiral en chef ou sur le vaisseau dont on met le numéro.



Le vaisseau de l'amiral en chef, ou celui désigné pour servir de régulateur, continue sa route en modérant un peu sa vitesse.

Des vaisseaux placés à sa droite viennent d'un quart sur babord, ceux placés à sa gauche d'un quart sur tribord, les uns et les autres se maintenant autant que possible par son travers, en faisant route.

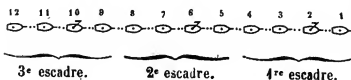
Quand le premier vaisseau, à droite ou à gauche du vaisseau régulateur, s'en estime à la nouvelle distance prescrite, il revient en route en réglant sa vitesse sur celle de ce vaisseau et hisse le pavillon 4 en tête de mât.

Le deuxième vaisseau, à droite ou à gauche, prend sa distance par rapport au premier comme celui-ci a pris la sienne par rapport au régulateur, et ainsi de suite jusqu'aux extrémités de la ligne de front.

Quand la nouvelle ligne est suffisamment formée, l'armée fait route.

Des augmentations et des diminutions des distances entre vaisseaux en ordres simples.

50. L'armée étant en ligne de file, augmenter la distance entre les vaisseaux en se réglant sur le vaisseau de tête (1).



Le vaisseau de tête continue sa route en conservant sa vitesse ; tous les autres vaisseaux diminuent successivement la leur , en commençant par le serre-file de l'armée, chacun attendant, pour commencer sa manœuvre, que son matelot d'arrière ait marqué la sienne et hissant à ce moment le pavillon 4 aux barres pour prévenir son matelot d'avant.

Dès que le matelot d'arrière du vaisseau de tête est à son poste , il règle sa vitesse pour s'y maintenir et met le pavillon 4 à joindre.

Chaque vaisseau en fait successivement autant jusqu'au vaisseau de tête, qui est le dernier à son poste.

(1) Cette méthode est la seule toujours praticable , parce qu'elle n'exige pas , comme les deux suivantes, une augmentation de vitesse quelquefois difficile, sinon impossible à obtenir immédiatement.

Évolutions. — Des augmentations et des diminutions des distances entre vaisseaux en ordres simples.

51. L'armée étant en ligne de file, augmenter la distance entre les vaisseaux, en se réglant sur le vaisseau de queue (1).



Le vaisseau de queue continue sa route en conservant sa vitesse ; tous les autres vaisseaux augmentent successivement la leur, en commençant par le vaisseau de tête de l'armée, chacun attendant, pour commencer sa manœuvre, que son matelot d'avant ait marqué la sienne, en hissant à ce moment le pavillon 4 aux barres pour prévenir son matelot d'arrière.

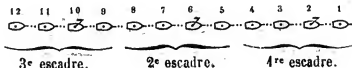
Dès que le matelot d'avant du vaisseau de tête est à son poste ; il règle sa vitesse pour s'y maintenir et met le pavillon 4 à joindre.

Chaque vaisseau en fait successivement autant jusqu'au vaisseau de tête, qui est le dernier à son poste.

(1) Cette méthode n'est applicable que si l'armée peut à volonté augmenter sa vitesse, ce qui n'a pas toujours lieu en cours ordinaire de navigation.

Évolutions.— *Des augmentations et des diminutions des distances entre vaisseaux en ordres simples.*

52. L'armée étant en ligne de file, augmenter la distance entre les vaisseaux en se réglant sur l'amiral en chef ou sur le vaisseau dont on met le numéro (1).



Le vaisseau de l'amiral en chef, ou celui désigné pour servir de régulateur, continue sa route en conservant sa vitesse.

§ 1. Les vaisseaux placés *en avant du régulateur* augmentent successivement de vitesse, en commençant par le vaisseau de tête de l'armée, chacun attendant, pour commencer sa manœuvre, que son matelot d'avant ait marqué la sienne, en hissant à ce moment le pavillon 4 aux barres pour prévenir son matelot d'arrière.

Dès que le matelot d'avant du régulateur est à son poste, il règle sa vitesse pour s'y maintenir et met le pavillon 4 à joindre. Chaque vaisseau en fait successivement autant jusqu'au vaisseau de tête, qui est le dernier à son poste.

§ 2. Les vaisseaux placés *en arrière du régulateur* diminuent successivement de vitesse, en commençant par le vaisseau de queue de l'armée, chacun attendant,

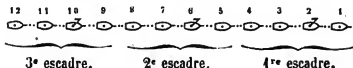
(4) Cette méthode n'est applicable que si l'armée peut à volonté augmenter sa vitesse, ce qui n'a pas toujours lieu en cours ordinaire de navigation.

pour commencer sa manœuvre, que son matelot d'arrière ait marquée la sienne, en hissant à ce moment le pavillon 4 aux barres pour prévenir son matelot d'avant.

Dès que le matelot d'arrière du régulateur est à son poste, il règle sa vitesse pour s'y maintenir et met le pavillon 4 à joindre. Chaque vaisseau en fait successivement autant jusqu'au vaisseau de queue, qui est le dernier à son poste.

Évolutions.— Des augmentations et des diminutions des distances entre vaisseaux en ordres simples.

53. L'armée étant en ligne de file, diminuer la distance entre les vaisseaux en se réglant sur le vaisseau de tête (1).



Le vaisseau de tête continue sa route en conservant sa vitesse.

Tous les autres vaisseaux augmentent successivement la leur en commençant par le matelot d'arrière du vaisseau de tête, chacun attendant, pour commencer sa manœuvre, que son matelot d'avant ait marqué la sienne, en hissant à ce moment le pavillon 4 aux barres pour prévenir son matelot d'arrière.

Dès que le matelot d'arrière du vaisseau de tête est à son poste, il règle sa vitesse pour s'y maintenir et met le pavillon 4 à joindre. Chaque vaisseau en fait successivement autant jusqu'au vaisseau de queue, qui est le dernier à son poste.

(1) Cette méthode n'est applicable que si l'armée peut à volonté augmenter de vitesse, ce qui n'a pas toujours lieu en cours de navigation.

Évolutions.— Des augmentations et des diminutions des distances entre vaisseaux en ordres simples.

L'armée étant en ligne de file, diminuer la distance entre les vaisseaux en se réglant sur le vaisseau de queue (1).



54. Le vaisseau de queue continue sa route en conservant sa vitesse.

Tous les autres vaisseaux diminuent successivement la leur en commençant par le matelot d'avant du vaisseau de queue, chacun attendant, pour commencer sa manœuvre, que son matelot d'arrière ait marqué la sienne, en hissant à ce moment le pavillon 4 aux barres pour prévenir son matelot d'avant.

Dès que le matelot d'avant du vaisseau de queue est à son poste, il règle sa vitesse pour s'y maintenir et met le pavillon 4 à joindre. Chaque vaisseau en fait successivement autant jusqu'au vaisseau de tête, qui est le dernier à son poste.

(1) Cette méthode est la seule toujours praticable, parce qu'elle n'exige pas une augmentation de vitesse quelquefois difficile, sinon impossible à obtenir immédiatement.

Évolutions. — Des augmentations et des diminutions des distances entre vaisseaux en ordres simples.

55. L'armée étant en ligne de file, diminuer la distance entre les vaisseaux en se réglant sur l'amiral en chef ou sur le vaisseau dont on met le numéro (1).



Le vaisseau de l'amiral en chef, ou celui désigné pour servir de régulateur, continue sa route en conservant sa vitesse.

§ 1. Les vaisseaux placés *en avant* du régulateur diminuent successivement de vitesse en commençant par le matelot d'avant de ce vaisseau, chacun attendant, pour commencer sa manœuvre, que son matelot d'arrière ait marqué la sienne, en hissant à ce moment le pavillon 4 aux barres pour prévenir son matelot d'avant.

Dès que le matelot d'avant du régulateur est à son poste, il règle sa vitesse pour s'y maintenir et met le pavillon 4 à joindre. Chaque vaisseau en fait successivement autant jusqu'au vaisseau de tête, qui est le dernier à son poste.

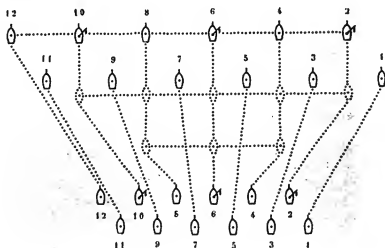
§ 2. Les vaisseaux placés *en arrière* du régulateur augmentent successivement de vitesse en commençant

(4) Cette méthode n'est applicable que si l'armée peut à volonté augmenter de vitesse, ce qui n'a pas toujours lieu en cours de navigation.

par le matelot d'arrière de ce vaisseau, chacun attendant, pour commencer sa manœuvre, que son matelot d'avant ait indiqué la sienne, en hissant à ce moment le pavillon 4 à joindre. Chaque vaisseau en fait successivement autant jusqu'au vaisseau de queue, qui est le dernier à son poste.

Des augmentations et des diminutions des distances en ordres composés généraux.

56. L'armée étant en ordre de front endenté, augmenter les distances en se réglant sur l'amiral en chef ou sur le vaisseau de la première ligne dont on met le numéro.



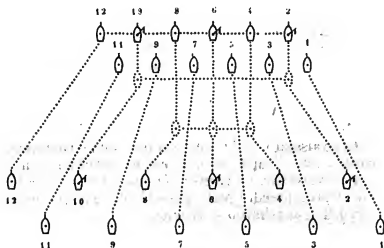
Les vaisseaux de la *première ligne* de l'ordre de front endenté manœuvrent, comme il est dit article 48, pour augmenter les distances en ligne de front simple.

Les vaisseaux de la *seconde ligne* règlent leurs mouvements pour prendre poste vis-à-vis de leurs créneaux respectifs, aux distances voulues.

Quand le nouvel ordre est suffisamment formé, l'armée fait route.

Des augmentations et des diminutions des distances en ordres composés généraux.

57. L'armée étant en ordre de front endenté, diminuer les distances en se réglant sur l'amiral en chef ou sur le vaisseau de la première ligne dont on met le numéro.



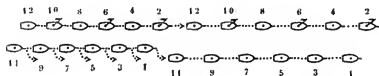
Les vaisseaux de la *première ligne* de l'ordre de front endenté manœuvrent, comme il est dit article 49, pour diminuer les distances en ligne de front simple.

Les vaisseaux de la *seconde ligne* règlent leurs mouvements pour prendre poste vis-à-vis de leurs créneaux respectifs, aux distances voulues.

Quand le nouvel ordre est suffisamment formé, l'armée fait route.

*Des augmentations et des diminutions des distances
en ordres composés généraux.*

58. L'armée étant en ordre de file endenté, augmenter les distances en se réglant sur le vaisseau de tête de la file des amiraux (1).



Les vaisseaux de la *file des amiraux* manœuvrent, comme il est dit article 50, pour une ligne de file simple.

Les vaisseaux de l'*autre file* règlent leurs mouvements pour prendre poste vis-à-vis de leurs créneaux respectifs, aux distances voulues.

(1) Cette méthode est la seule toujours applicable, parce qu'elle n'exige pas, comme les deux suivantes, une augmentation de vitesse quelquefois difficile, sinon impossible à obtenir.

*Des augmentations et des diminutions des distances
en ordres composés généraux.*

59. L'armée étant en ordre de file endenté, augmenter les distances en se réglant sur le vaisseau de queue de la file des amiraux (1).

Les vaisseaux de *la file des amiraux* manœuvrent, comme il est dit article 51, pour une ligne de file simple.

Les vaisseaux de *l'autre file* règlent leurs mouvements pour prendre poste vis-à-vis de leurs créneaux respectifs, aux distances voulues.

60. L'armée étant en ordre de file endenté, augmenter les distances en se réglant sur l'amiral en chef ou sur le vaisseau de la file des amiraux dont on met le numéro (2).

Les vaisseaux de *la file des amiraux* manœuvrent, par rapport au régulateur prescrit, comme il est dit article 52, pour une ligne de file simple.

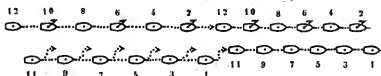
Les vaisseaux de *l'autre file* règlent leurs mouvements pour prendre poste vis-à-vis de leurs créneaux respectifs, aux distances voulues.

(1) Cette méthode n'est applicable que si l'armée peut à volonté augmenter sa vitesse, ce qui n'a pas toujours lieu en cours de navigation.

(2) Cette méthode n'est applicable que si l'armée peut à volonté augmenter sa vitesse, ce qui n'a pas toujours lieu en cours ordinaire de navigation.

Des augmentations et des diminutions des distances en ordres composés généraux.

61. L'armée étant en ordre de file endenté, diminuer les distances en se réglant sur le vaisseau de queue de la file des amiraux (1).



Les vaisseaux de *la file des amiraux* manœuvrent, comme il est dit article 54, pour une ligne de file simple.

Les vaisseaux de *l'autre file* règlent leurs mouvements pour prendre poste vis-à-vis de leurs créneaux respectifs aux distances voulues.

(1) Cette méthode est la seule toujours applicable, parce qu'elle n'exige pas, comme les deux suivantes, une augmentation de vitesse quelquefois difficile, sinon impossible à obtenir.

*Des augmentations et des diminutions des distances
en ordres composés généraux.*

62. L'armée étant en ordre de file endenté, diminuer les distances en se réglant sur le vaisseau de tête de la file des amiraux (1).

Les vaisseaux de *la file des amiraux* manœuvrent, comme il est dit article 53, pour une ligne de file simple.

Les vaisseaux de *l'autre file* règlent leurs mouvements pour prendre poste vis-à-vis de leurs créneaux respectifs, aux distances voulues.

63. L'armée étant en ordre de file endenté, diminuer les distances en se réglant sur l'amiral en chef ou sur le vaisseau de la file des amiraux dont on met le numéro (2).

Les vaisseaux de *la file des amiraux* manœuvrent, par rapport au régulateur prescrit, comme il est dit article 53, pour une ligne de file simple.

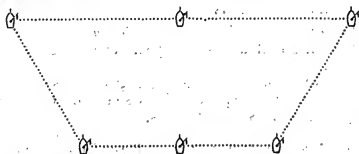
Les vaisseaux de *l'autre file* règlent leurs mouvements pour prendre poste vis-à-vis de leurs créneaux respectifs, aux distances voulues.

(1) Cette méthode n'est applicable que si l'armée peut à volonté augmenter de vitesse, ce qui n'a pas toujours lieu en cours ordinaire de navigation.

(2) Cette méthode n'est applicable que si l'armée peut à volonté augmenter de vitesse, ce qui n'a pas toujours lieu en cours de navigation.

*Des augmentations et des diminutions des distances
en ordres composés par escadres.*

64. L'armée étant en ordre de front par escadres, augmenter la distance entre les escadres en se réglant sur l'escadre du centre ou sur celle dont on met le numéro.



L'escadre régulatrice continue sa route en modérant un peu sa vitesse.

L'escadre placée à sa droite vient tout à la fois sur tribord d'un quart ou du nombre de quarts signalé; celle placée à sa gauche, sur bâbord, de la même quantité.

Dans chaque escadre, le vaisseau de tête conserve celui de l'escadre régulatrice sur la perpendiculaire à la route; quand il s'est estimé à la nouvelle distance prescrite, il l'indique par le pavillon 4 en tête de mât, et revient en route en réglant sa vitesse sur celle de l'escadre régulatrice.

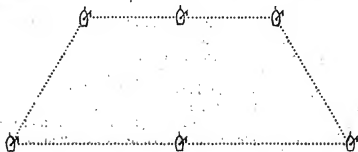
A ce signal de son vaisseau de tête, chaque escadre revient en route et rectifie son ordre.

Si, au lieu d'être au centre, l'escadre régulatrice est à une des extrémités du front, les deux autres escadres viennent sur le même bord, de manière à s'écarter d'elle, et l'escadre de l'extrémité opposée prend sa distance par rapport à celle du centre, comme celle-ci a pris la sienne par rapport à l'escadre régulatrice.

Quand l'ordre est suffisamment reformé, l'armée fait route.

Des augmentations et des diminutions des distances en ordres composés par escadres.

65. L'armée étant en ordre de front par escadres, diminuer la distance entre les escadres en se réglant sur l'escadre du centre ou sur celle dont on met le numéro.



L'escadre régulatrice continue sa route en modérant un peu sa vitesse.

L'escadre placée à sa droite vient tout à la fois sur bâbord d'un quart ou du nombre de quarts signalé ; celle placée à sa gauche, sur tribord, de la même quantité.

Dans chaque escadre, le vaisseau de tête conserve celui de l'escadre régulatrice sur la perpendiculaire à la route ; quand il s'en estime à la nouvelle distance prescrite, il l'indique par le pavillon 4 en tête de mât, et revient en route en réglant sa vitesse sur celle de l'escadre régulatrice.

A ce signal de son vaisseau de tête, chaque escadre revient en route et rectifie son ordre.

Si, au lieu d'être au centre, l'escadre régulatrice est à une des extrémités du front, les deux autres escadres viennent sur le même bord, de manière à se rapprocher d'elle, et l'escadre de l'extrémité opposée prend sa distance par rapport à celle du centre, comme celle-ci a pris la sienne par rapport à l'escadre régulatrice.

Quand l'ordre est suffisamment reformé, l'armée fait route.

*Des augmentations et des diminutions des distances
en ordres composés par escadres.*

66. L'armée étant en ordre de file par escadres, augmenter la distance entre les escadres en se réglant sur celle de tête (1).

L'escadre de tête continue sa route en conservant sa vitesse.

Les deux autres escadres diminuent successivement de vitesse en commençant par celle de queue, chacune se réglant sur son amiral, lequel indique le commencement de sa manœuvre en hissant le pavillon 4 aux barres.

Dès que l'amiral de l'escadre du centre s'estime à la distance voulue de celle de tête, il l'indique en mettant le pavillon 4 à bloc, et l'escadre rectifie son ordre.

L'escadre de queue manœuvre de la même manière, par rapport à celle du centre.

67. L'armée étant en ordre de file par escadres, augmenter la distance entre les escadres en se réglant sur celle de queue (2).

L'escadre de queue continue sa route en conservant sa vitesse.

Les deux escadres augmentent successivement leur vitesse en commençant par celle de tête, chacune se réglant sur son amiral, lequel indique le commencement de sa manœuvre en hissant le pavillon aux 4 barres.

Dès que l'amiral de l'escadre du centre s'estime à la distance voulue de celle de queue, il l'indique en mettant le pavillon 4 à bloc, et l'escadre rectifie son ordre.

L'escadre de tête manœuvre de la même manière par rapport à celle du centre.

(1) Cette méthode est la seule toujours praticable, parce qu'elle n'exige pas, comme les deux suivantes, une augmentation de vitesse quelquefois difficile, sinon impossible à obtenir immédiatement.

(2) Cette méthode n'est applicable que si l'armée peut à volonté augmenter sa vitesse, ce qui n'a pas toujours lieu en cours ordinaire de navigation.

*Des augmentations et des diminutions des distances
en ordres composés par escadres.*

68. L'armée étant en ordre de file par escadres, augmenter la distance entre les escadres en se réglant sur celle du centre (1).

L'escadre du centre continue sa route en conservant sa vitesse.

L'escadre de tête augmente sa vitesse tandis que celle de queue diminue la sienne dans la même proportion, chacune se réglant sur son amiral, lequel indique le commencement de sa manœuvre en hissant le pavillon 4 aux barres.

Dès que les amiraux de tête et de queue s'estiment à la distance voulue de celle du centre, ils l'indiquent en mettant le pavillon 4 à bloc et les escadres rectifient leur ordre.

69. L'armée étant en ordre de file par escadres, diminuer la distance entre les escadres en se réglant sur celle de tête (2).

L'escadre de tête continue sa route en conservant sa vitesse.

Les deux autres escadres augmentent successivement de vitesse en commençant par celle du centre, chacune se réglant sur son amiral, lequel indique le commencement de sa manœuvre en hissant le pavillon 4 aux barres.

Dès que l'amiral de l'escadre du centre s'estime à la distance voulue de celle de tête, il l'indique en mettant le pavillon 4 à bloc, et l'escadre rectifie son ordre.

L'escadre de queue manœuvre de la même manière par rapport à celle du centre.

(1) Cette méthode n'est applicable que si l'armée peut à volonté augmenter sa vitesse, ce qui n'a pas toujours lieu en cours ordinaire de navigation.

(2) Cette méthode n'est applicable que si l'armée peut à volonté augmenter sa vitesse, ce qui n'a pas toujours lieu en cours ordinaire de navigation.

*Des augmentations et des diminutions des distances
en ordres composés par escadres.*

70. L'armée étant en ordre de file par escadres, diminuer la distance entre les escadres en se réglant sur celle de queue (1).

L'escadre de queue continue sa route en conservant sa vitesse.

Les deux autres escadres diminuent de vitesse successivement en commençant par celle du centre, chacune se réglant sur son amiral, lequel indique le commencement de sa manœuvre en hissant le pavillon 4 aux barres.

Dès que l'amiral de l'escadre du centre s'estime à la distance voulue de celle de queue, il l'indique en mettant le pavillon 4 à bloc, et l'escadre rectifie son ordre.

L'escadre de tête manœuvre de la même manière par rapport à celle du centre.

71. L'armée étant en ordre de file par escadres, diminuer la distance entre les escadres en se réglant sur celle du centre (2).

L'escadre du centre continue sa route en conservant sa vitesse.

L'escadre de queue augmente sa vitesse, tandis que celle de tête diminue la sienne dans la même proportion, chacune se réglant sur son amiral, lequel indique le commencement de sa manœuvre en hissant le pavillon 4 aux barres.

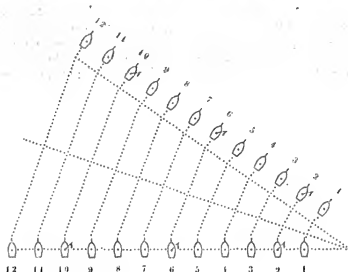
Dès que les amiraux des escadres de tête et de queue s'estiment à la distance voulue de celle du centre, ils l'indiquent en mettant le pavillon 4 à bloc, et les escadres rectifient leur ordre.

(1) Cette méthode est la seule toujours praticable, puisqu'elle n'exige pas comme les deux suivantes une augmentation de vitesse quelquefois difficile, sinon impossible à obtenir.

(2) Cette méthode n'est applicable que si l'armée peut à volonté augmenter sa vitesse, ce qui n'a pas toujours lieu en cours ordinaire de navigation.

Des changements de directions en ordres simples.

72. L'armée étant en ligne de front, changer de direction par une conversion sur le vaisseau pivot de droite, la route à l'aire de vent signalée.



L'armée vient tout à la fois sur tribord de la moitié de l'angle formé par la nouvelle route avec l'ancienne.

Le vaisseau extrême de gauche conserve seul sa vitesse; tous les autres ralentissent respectivement la leur de la quantité nécessaire pour se maintenir, autant que possible, sur la ligne allant de ce vaisseau au vaisseau pivot qui ne garde que le sillage strictement nécessaire pour gouverner.

Quand l'amiral en chef juge l'armée suffisamment en ordre sur la ligne de relèvement perpendiculaire à la nouvelle route, il la fait venir en route tout à la fois, et

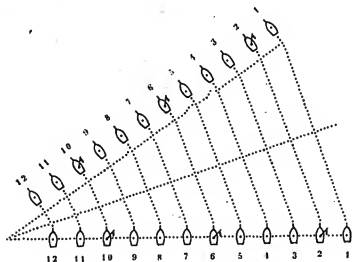
elle se trouve rangée en ligne de front, le cap à l'aire de vent signalée.

NOTA. Cette méthode n'est applicable avec quelque régularité que si l'angle de la nouvelle route avec l'ancienne ne dépasse pas 420° . Au delà de cet angle, il faut décomposer la conversion en deux ou trois temps pour éviter toute confusion.

Tant que l'angle des deux routes est au-dessous de 60° , le vaisseau extrême de la ligne parcourt un chemin moindre que l'étendue du front de l'armée ; au delà de cet angle, il parcourt un chemin plus grand, et le changement de direction par la méthode des contre-marches devient plus prompt.

Des changements de directions en ordres simples.

73. L'armée étant en ligne de front, changer de direction par une conversion sur le vaisseau pivot de gauche, la route à l'aire de vent signalée.



L'armée vient tout à la fois sur bâbord de la moitié de l'angle formé par la nouvelle route avec l'ancienne.

Le vaisseau extrême de droite conserve sa vitesse; tous les autres ralentissent respectivement la leur de la quantité nécessaire pour se maintenir, autant que possible, sur la ligne allant de ce vaisseau au vaisseau pivot, qui ne garde que le sillage strictement nécessaire pour gouverner.

Quand l'amiral en chef juge l'armée suffisamment en ordre sur la ligne de relèvement perpendiculaire à la nouvelle route, il la fait venir en route tout à la fois, et elle se trouve rangée en ligne de front, le cap à l'aire de vent signalée.

NOTA. Voir les notes de l'article précédent.

Des changements de direction en ordres simples.

74. L'armée étant en ligne de front, changer de direction par une contre-marche en avant à droite, la route à l'aire de vent signalée.

FIGURE 4.

Changement de direction de 0 à 180° sur la gauche;
après l'évolution,
les vaisseaux sont dans le même ordre qu'avant.

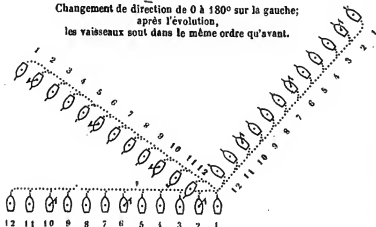
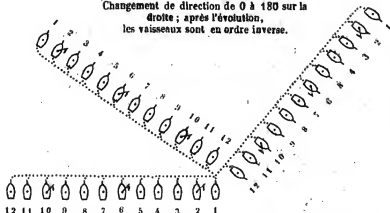


FIGURE 2.

Changement de direction de 0 à 180 sur la
droite; après l'évolution,
les vaisseaux sont en ordre inverse.



Le premier vaisseau de droite met le cap sur la per-

pendiculaire à la nouvelle route, par un mouvement *en avant* du front.

Tous les autres vaisseaux viennent à la fois de huit quarts sur tribord et se rangent successivement dans ses eaux par une contre-marche.

Quand l'amiral en chef juge l'armée suffisamment en ordre sur la ligne de file perpendiculaire à la nouvelle route, il la fait venir en route tout à la fois, et elle se trouve rangée en ligne de front, le cap à l'aire de vent signalée :

Les vaisseaux *dans le même ordre qu'avant l'évolution*, si le changement de route a eu lieu *vers la gauche* (fig. 1) ;

Les vaisseaux *en ordre inverse*, si le changement de route a eu lieu *vers la droite* (fig. 2).

Des changements de direction en ordre simple.

75. L'armée étant en ligne de front, changer de direction par une contre-marche en avant à gauche, la route à l'aire de vent signalée.

FIGURE 4.

Changement de direction de 0 à 180° sur la droite; après l'évolution, les vaisseaux sont dans le même ordre qu'avant.

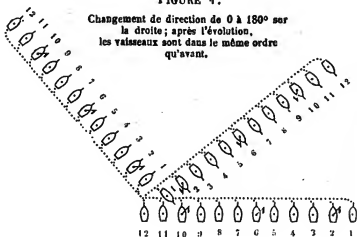
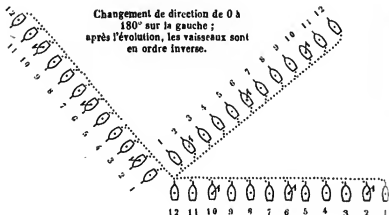


FIGURE 2.

Changement de direction de 0 à 180° sur la gauche; après l'évolution, les vaisseaux sont en ordre inverse.



Le premier vaisseau de gauche met le cap sur la perpendiculaire à la nouvelle route par un mouvement *en avant* du front.

Tous les autres vaisseaux viennent à la fois de huit quarts sur bâbord et se rangent successivement dans ses eaux par une contre-marche.

Quand l'amiral en chef juge l'armée suffisamment en ordre sur la ligne de file perpendiculaire à la nouvelle route, il la fait venir en route tout à la fois, et elle se trouve rangée en ligne de front, le cap à l'aire de vent signalée :

Les vaisseaux *dans le même ordre qu'avant l'évolution*, si le changement de route a eu lieu vers la droite (fig. 1);

Les vaisseaux en ordre inverse, si le changement de route a eu lieu vers la gauche (fig. 2).

Des changements de direction en ordres simples.

76. L'armée étant en ligne de front, changer de direction par une contre-marche en arrière à droite, la route à l'aire de vent signalée.

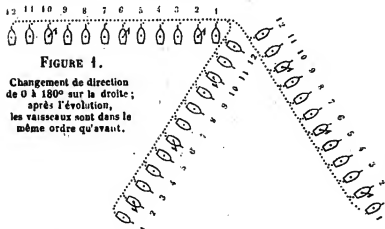


FIGURE 1.

Changement de direction
de 0 à 180° sur la droite ;
après l'évolution,
les vaisseaux sont dans le
même ordre qu'avant.

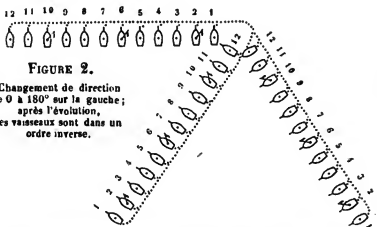


FIGURE 2.

Changement de direction
de 0 à 180° sur la gauche ;
après l'évolution,
les vaisseaux sont dans un
ordre inverse.

Le premier vaisseau de droite met le cap sur la per-

pendiculaire à la nouvelle route par un mouvement *en arrière* du front.

Tous les autres vaisseaux viennent à la fois de huit quarts sur tribord et se rangent successivement dans ses eaux par une contre-marche.

Quand l'amiral en chef juge l'armée suffisamment en ordre sur la ligne de file perpendiculaire à la nouvelle route, il la fait venir en route tout à la fois, et elle se trouve rangée en ligne de front, le cap à l'aire de vent signalée.

Les vaisseaux *dans le même ordre qu'avant l'évolution*, si le changement de route a eu lieu vers la droite (fig. 1) ;

Les vaisseaux *en ordre inverse*, si le changement de route a eu lieu vers la gauche (fig. 2).

Des changements de direction en ordres simples.

77. L'armée étant en ligne de front, changer de direction par une contre-marche en arrière à gauche, la route à l'aire de vent signalée.

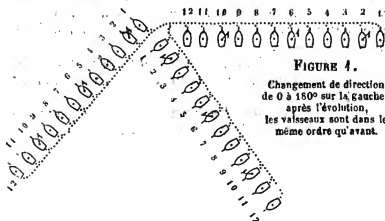


FIGURE 4.

Changement de direction de 0 à 180° sur la gauche; après l'évolution, les vaisseaux sont dans le même ordre qu'avant.

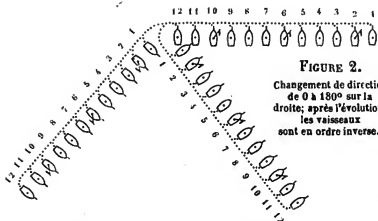


FIGURE 2.

Changement de direction de 0 à 180° sur la droite; après l'évolution, les vaisseaux sont en ordre inverse.

Le premier vaisseau de gauche met le cap sur la per-

pendiculaire à la nouvelle route par un mouvement *en arrière* du front.

Les autres vaisseaux viennent à la fois de huit quarts sur bâbord et se rangent successivement dans ses eaux.

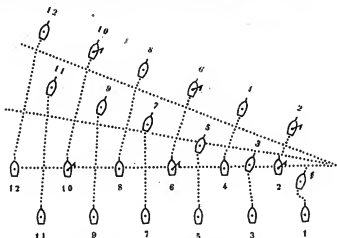
Quand l'amiral en chef juge l'armée suffisamment en ordre, en ligne de file sur la perpendiculaire à la nouvelle route, il la fait venir en route tout à la fois, et elle se trouve rangée en ligne de front, le cap à l'aire de vent signalée.

Les vaisseaux *dans le même ordre qu'avant* l'évolution, si le changement de route a eu lieu vers la gauche (fig. 1) ;

Les vaisseaux *en ordre inverse*, si le changement de route a eu lieu vers la droite (fig. 2).

Des changements de direction en ordres composés généraux.

78. L'armée étant en ordre de front endenté, changer de direction par une conversion sur le vaisseau pivot de droite, la route à l'aire de vent signalée.



Les vaisseaux de la première ligne manœuvrent comme il a été dit article 72 pour le changement de direction, par conversion, d'une ligne de front simple.

Les vaisseaux de la deuxième ligne manœuvrent d'une manière analogue et de façon à se placer vis-à-vis de leurs créneaux respectifs, aux distances prescrites.

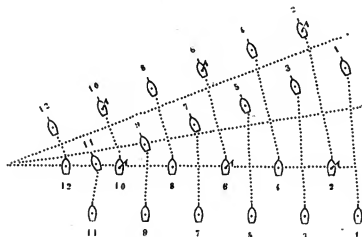
NOTA. Cette méthode ne peut s'appliquer avec quelque régularité que si l'angle de la nouvelle route avec l'ancienne est moindre que 120° . Au delà de cet angle, il faut décomposer la conversion en deux ou trois temps, pour éviter toute confusion.

Tant que l'angle des deux routes est au-dessus de 60° , le vaisseau extrême de l'armée parcourt un chemin moindre que l'étendue du front de l'armée; au delà de cet angle, il parcourt un chemin plus grand, et le changement de direction par la méthode des contre-marches devient plus prompt.

Voir article 80.

Des changements de direction en ordres composés généraux.

79. L'armée étant en ordre de front endenté, changer de direction par une conversion sur le vaisseau pivot de gauche, la route à l'aire de vent signalée.



Les vaisseaux de la première ligne manœuvrent comme il a été dit art. 73 pour le changement de direction, par conversion, d'une ligne de front simple.

Les vaisseaux de la deuxième ligne manœuvrent d'une manière analogue, et de façon à se placer vis-à-vis de leurs créneaux respectifs aux distances prescrites.

NOTA. Voir les notes de l'article précédent.

Des changements de direction en ordres composés généraux.

80. L'armée étant en ordre de front endenté, changer de direction par une contre-marche en avant à droite, la route à l'aire de vent signalée.

FIGURE 4.

Changement de direction de 0 à 180°
sur la gauche;
après l'évolution,
l'ordre est le même qu'avant.

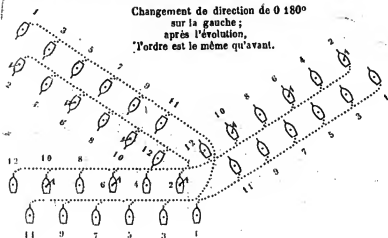
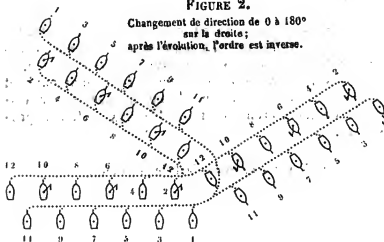


FIGURE 2.

Changement de direction de 0 à 180°
sur la droite;
après l'évolution, l'ordre est inverse.



Les pivots de droite des deux lignes mettent successivement le cap sur la perpendiculaire à la nouvelle route, par un mouvement *en avant* du front.

Celui de la première ligne commence le mouvement et modère plus ou moins sa vitesse, selon que l'angle de la nouvelle route avec l'ancienne est plus ou moins grand, et que la première ligne a moins de chemin à parcourir que la seconde.

Dans chaque ligne, les autres vaisseaux viennent à la fois de huit quarts sur tribord et prennent successivement, par la contre-marche, les eaux du pivot de droite, devenu vaisseau de tête, en réglant leur vitesse sur la sienne, ceux de la première ligne se maintenant, autant que possible, pendant le mouvement, en face de leurs créneaux de la seconde.

Quand l'amiral en chef juge l'ordre de file endenté suffisamment régularisé sur la perpendiculaire à la nouvelle route, il fait venir l'armée en route tout à la fois, et elle se trouve rangée en ordre de front endenté, le cap à l'aire de vent signalée :

Dans le *même ordre* qu'avant l'évolution, si le changement de route a eu lieu vers la gauche (fig. 1) ;

En ordre inverse, si le changement de route a eu lieu vers la droite (fig. 2).

Des changements de direction en ordres composés généraux.

81. L'armée étant en ordre de front endenté, changer de direction par une contre-marche en avant à gauche, la route à l'aire de vent signalée.

FIGURE 1.

Changement de direction de 0 à 180°
sur la droite ;
après l'évolution, l'ordre est le même
qu'avant.

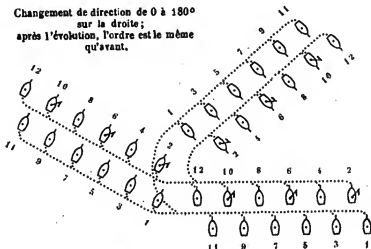
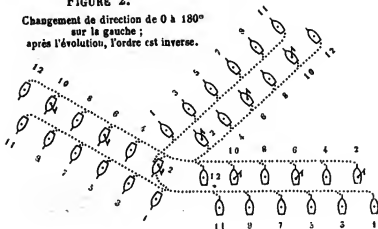


FIGURE 2.

Changement de direction de 0 à 180°
sur la gauche ;
après l'évolution, l'ordre est inverse.



Les pivots de gauche des deux lignes mettent successivement le cap sur la perpendiculaire à la nouvelle route par un mouvement *en avant* du front; celui de la première ligne commence le mouvement et modère plus ou moins sa vitesse, selon que l'angle de la nouvelle route avec l'ancienne est plus ou moins grand et que la première ligne a moins de chemin à parcourir que la seconde.

Dans chaque ligne les autres vaisseaux viennent à la fois de huit quarts sur bâbord et prennent successivement, par la contre-marche, les eaux du pivot de gauche devenu vaisseau de tête, en réglant leur vitesse sur la sienne, ceux de la première ligne se maintenant, autant que possible, pendant le mouvement, en face de leurs créneaux de la seconde.

Quand l'amiral en chef juge l'ordre de file endenté suffisamment régularisé sur la perpendiculaire à la nouvelle route, il fait venir l'armée en route tout à la fois, et elle se trouve rangée en ordre de front endenté, le cap à l'aire de vent signalée :

Dans le *même ordre qu'avant* l'évolution, si le changement de route a eu lieu vers la droite (fig. 1);

En ordre inverse, si le changement de route a eu lieu vers la gauche (fig. 2).

Des changements de direction en ordres composés généraux.

82. L'armée étant en ordre de front endenté, changer de direction par une contre-marche en arrière à droite, la route à l'aire de vent signalée.

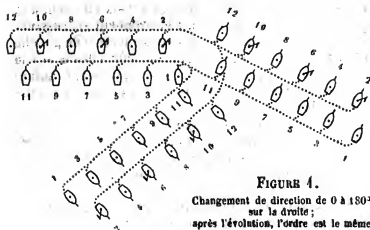


FIGURE 1.

Changement de direction de 0 à 180°
sur la droite ;
après l'évolution, l'ordre est le même
qu'avant.

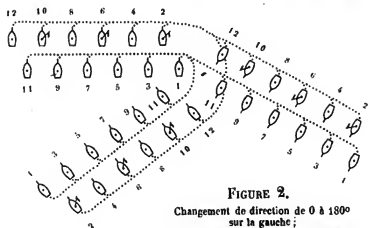


FIGURE 2.

Changement de direction de 0 à 180°
sur la gauche ;
après l'évolution, l'ordre est inverse.

Les pivots de droite des deux lignes mettent successivement le cap sur la perpendiculaire à la nouvelle route, par un mouvement *en arrière* du front ; celui de la deuxième ligne commence le mouvement et modère plus ou moins sa vitesse, selon que l'angle de la nouvelle route avec l'ancienne est plus ou moins grand et que la deuxième ligne a moins de chemin à parcourir que la première.

Dans chaque ligne, les autres vaisseaux viennent à la fois de huit quarts sur tribord et prennent successivement, par la contre-marche, les eaux du pivot de droite devenu vaisseau de tête, en réglant leur vitesse sur la sienne ; ceux de la deuxième ligne se maintenant, autant que possible, pendant le mouvement, en face de leurs créneaux de la première.

Quand l'amiral en chef juge l'ordre de file endenté suffisamment régularisé sur la perpendiculaire à la nouvelle route, il fait venir l'armée en route tout à la fois, et elle se trouve rangée en ordre de front endenté, le cap à l'aire de vent signalée :

Dans le *même ordre* qu'avant l'évolution, si le changement de route a eu lieu vers la droite (fig. 1) ;

En ordre inverse, si le changement de route a eu lieu vers la gauche (fig. 2).

Des changements de direction en ordres composés généraux.

83. L'armée étant en ordre de front endenté, changer de direction par une contre-marche en arrière à gauche, la route à l'air de vent signalée.

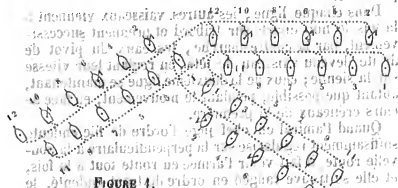


FIGURE 1.

Changement de direction de 0 à 180°
sur la gauche;
après l'évolution, l'ordre est le même
qu'avant.

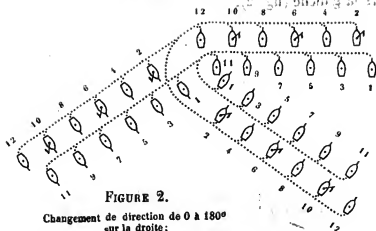


FIGURE 2.

Changement de direction de 0 à 180°
sur la droite;
après l'évolution, l'ordre est inverse.

Les pivots de gauche des deux lignes mettent successivement le cap sur la perpendiculaire à la nouvelle route par un mouvement *en arrière* du front ; celui de la deuxième ligne commence le mouvement et modère sa vitesse selon que l'angle de la nouvelle route avec l'ancienne est plus ou moins grand, et que la deuxième ligne a moins de chemin à parcourir que la première.

Dans chaque ligne, les autres vaisseaux viennent à la fois de huit quarts sur bâbord et prennent successivement, par la contre-marche, les eaux du pivot de gauche, devenu vaisseau de tête, en réglant leur vitesse sur la sienne ; ceux de la deuxième ligne se maintenant, autant que possible, pendant le mouvement, en face de leurs créneaux de la première.

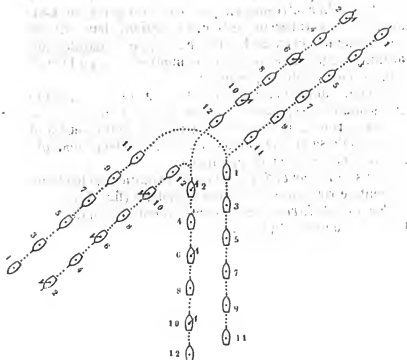
Quand l'amiral en chef juge l'ordre de file endenté suffisamment régularisé sur la perpendiculaire à la nouvelle route, il fait venir l'armée en route tout à la fois, et elle se trouve rangée en ordre de front endenté le cap à l'aire de vent signalée :

Dans le *même ordre* qu'avant l'évolution, si le changement de route a eu lieu vers la gauche (fig. 1) ;

En ordre inverse, si le changement de route a eu lieu vers la droite (fig. 2).

Des changements de direction en ordres composés généraux.

84. L'armée étant en ordre de file édenté, changer de direction par la contre-marche, la route à l'aire de vent signalée.



Les chefs de file des deux lignes mettent successivement le cap à l'aire de vent signalée.

Le mouvement commence par le vaisseau de tête de la ligne du côté de laquelle incline la nouvelle route.

Le vaisseau de tête qui commence le mouvement modère sa vitesse selon que l'angle de la nouvelle route

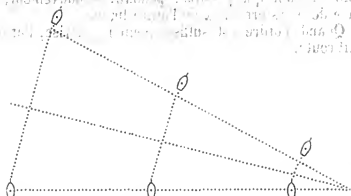
avec l'ancienne est plus ou moins grand, et que sa ligne a moins de chemin à parcourir que l'autre.

Dans chaque ligne, les autres vaisseaux prennent successivement, par la contre-marche, les eaux du vaisseau de tête, en réglant leur vitesse sur la sienne ; ceux de la ligne qui a le moins de chemin à faire se maintenant, autant que possible, pendant le mouvement, en face de leurs créneaux de l'autre ligne.

Quand l'ordre est suffisamment régularisé, l'armée fait route.

Des changements de direction en ordres composés généraux.

85. L'armée étant en ordre de front par escadres, changer de direction par une conversion à droite, la route à l'aire de vent signalée.

3^e escadre.2^e escadre.1^{re} escadre.

Les trois vaisseaux de tête viennent tout à la fois sur tribord de la moitié de l'angle formé par la nouvelle route avec l'ancienne.

Le plus à gauche des trois conserve seul sa vitesse primitive; celui du centre ralentit la sienne de manière à se maintenir, autant que possible, sur la ligne allant du vaisseau de tête le plus à gauche au vaisseau de tête le plus à droite qui ne garde que le sillage strictement nécessaire pour gouverner.

Dans chaque escadre, les vaisseaux suivent le vaisseau de tête et manœuvrent pour conserver, autant que possible, leurs positions relatives.

Quand les trois vaisseaux de tête se relèvent sur la perpendiculaire à la nouvelle route, ils viennent en route tout à la fois, et chaque escadre rectifie son ordre primitif.

NOTA. Il est aisé de voir que cette manœuvre n'est praticable sans engorgements que si l'angle de la nouvelle route avec l'ancienne est peu considérable.

Des changements de direction en ordres composés par escadres.

86. L'armée étant en ordre de front par escadres, changer de direction par une conversion à gauche, la route à l'aire de vent signalée.

3^e escadre.2^e escadre.1^{re} escadre.

Les trois vaisseaux de tête viennent à la fois sur bâbord de la moitié de l'angle formé par la nouvelle route avec l'ancienne.

Le plus à droite des trois conserve seul sa vitesse primitive; celui du centre ralentit la sienne de manière à se maintenir, autant que possible, sur la ligne allant du vaisseau de tête le plus à droite au vaisseau de tête le plus à gauche qui ne garde que le sillage strictement nécessaire pour gouverner.

Dans chaque escadre, les vaisseaux suivent le vaisseau de tête et manœuvrent pour conserver, autant que possible, leurs positions relatives.

Quand les trois vaisseaux de tête se relèvent sur la perpendiculaire à la nouvelle route, ils viennent en route tout à la fois, et chaque escadre rectifie son ordre primitif.

Même note qu'à l'article précédent.

Des changements de direction en ordres composés par escadres.

87. L'armée étant en ordre de front par escadres, les escadres en ligne de file, ou *ordre en colonnes*, changer de direction par une contre-marche en avant à droite, la route à l'aire de vent signalée.

FIGURE 4.

Changement de direction de 0 à 180° sur la gauche: après l'évolution, les vaisseaux et les escadres sont dans le même ordre qu'avant.

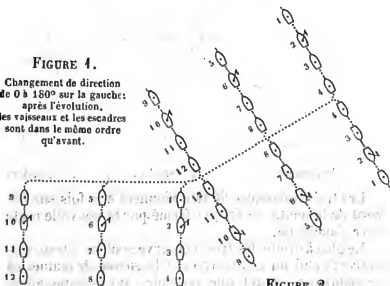


FIGURE 2.

Changement de direction de 0 à 180° sur la droite: après l'évolution, les vaisseaux sont dans le même ordre par escadre, l'ordre des escadres est inverse.

Le vaisseau de tête de la colonne de droite met le cap sur la perpendiculaire à la nouvelle route par un mouvement en avant du front; les vaisseaux de tête des deux autres colonnes viennent à la fois de huit quarts sur tribord et vont successivement se ranger, par la contre-marche, dans les eaux du vaisseau de tête de la colonne de droite.

Dans chaque escadre, les vaisseaux suivent le vaisseau de tête.

Quand l'amiral en chef juge l'armée suffisamment en ordre sur la ligne de file perpendiculaire à la nouvelle route, il prescrit de reformer l'ordre : alors les trois chefs de file viennent en route à la fois, et les vaisseaux de leur escadre respective les suivent par la contre-marche.

Après le mouvement, les vaisseaux et les escadres sont *dans le même ordre qu'avant*, si le changement de route a eu lieu vers la gauche (fig. 1).

Les vaisseaux sont *dans le même ordre* par escadre, mais l'ordre des escadres *est inverse*, si le changement de route a eu lieu vers la droite (fig. 2).

Des changements de direction en ordres composés par escadres.

88. L'armée étant en ordre de front par escadres, les escadres en ligne de file, ou *ordre en colonnes*, changer de direction par une contre-marche en avant à gauche, la route à l'aire de vent signalée.

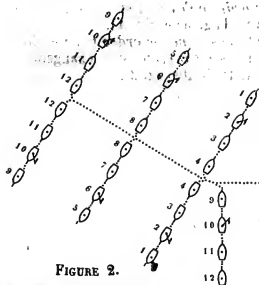


FIGURE 2.

Changement de direction de 0 à 180° sur la gauche; après l'évolution, les vaisseaux sont dans le même ordre qu'avant, mais l'ordre des escadres est inverse.

FIGURE 1.

Changement de direction de 0 à 180° sur la droite; après l'évolution, les vaisseaux et les escadres sont dans le même ordre qu'avant.

Le vaisseau de tête de la colonne de gauche met le cap sur la perpendiculaire à la nouvelle route par un mouvement en avant du front. Les vaisseaux de tête des deux autres colonnes viennent à la fois de huit quarts sur bâbord et vont successivement se ranger, par la contre-marche, dans les eaux du vaisseau de tête de la colonne de gauche.

Dans chaque colonne, les vaisseaux suivent le vaisseau de tête.

Quand l'amiral en chef juge l'armée suffisamment en ordre sur la ligne de file perpendiculaire à la nouvelle route, il prescrit de reformer l'ordre : alors les trois vaisseaux de tête viennent en route à la fois, et les vaisseaux de leurs colonnes respectives les suivent par la contre-marche.

Après le mouvement, les vaisseaux et les escadres sont *dans le même ordre qu'avant*, si le changement de route a eu lieu vers la droite (fig. 1).

Les vaisseaux sont dans le *même ordre* par escadre, mais l'ordre des escadres *est inverse*, si le changement de route a eu lieu vers la gauche (fig. 2).

Changements de direction en ordres composés par escadres.

89. L'armée étant en ordre de front par escadres, les escadres en ligne de file, ou *ordre en colonnes*, changer de direction par une contre-marche en arrière, à droite, la route à l'aire de vent signalée.

FIGURE 4.

Changement de direction de 0 à 180° sur la droite; après l'évolution, l'ordre des vaisseaux et des escadres est le même qu'avant.

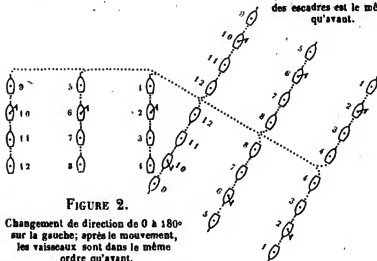


FIGURE 2.

Changement de direction de 0 à 180° sur la gauche; après le mouvement, les vaisseaux sont dans le même ordre qu'avant, mais l'ordre des escadres est inverse.

Le vaisseau de tête de la colonne de droite met le cap sur la perpendiculaire à la nouvelle route par un mouvement en arrière du front; les vaisseaux de tête des deux autres colonnes viennent à la fois de huit quarts sur tribord et vont successivement se ranger, par la contre-marche, dans les eaux du vaisseau de tête de la colonne de droite.

Dans chaque colonne, les vaisseaux suivent le vaisseau de tête.

Quand l'amiral en chef juge l'armée suffisamment en ordre sur la ligne de file perpendiculaire à la nouvelle route, il prescrit de reformer l'ordre : alors les trois vaisseaux de tête viennent en route à la fois, et les vaisseaux de leurs colonnes respectives les suivent par la contre-marche.

Après le mouvement, les vaisseaux et les escadres sont *dans le même ordre qu'avant*, si le changement de route a eu lieu vers la droite (fig. 1).

Les vaisseaux sont dans le *même ordre*, mais l'ordre des escadres *est inverse*, si le changement de route a eu lieu vers la gauche (fig. 2).

Des changements de direction en ordres composés par escadres.

90. L'armée étant en ordre de front par escadres, les escadres en ligne de file, ou *ordre en colonnes*, changer de direction par une contre-marche en arrière à gauche, la route à l'aire de vent signalée.

FIGURE 4.

Changement de direction de 0 à 180° sur la gauche; après le mouvement, les vaisseaux et les escadres sont dans le même ordre qu'avant.

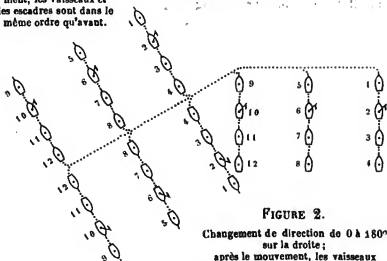


FIGURE 2.

Changement de direction de 0 à 180° sur la droite; après le mouvement, les vaisseaux sont dans le même ordre qu'avant, mais l'ordre des escadres est inverse.

Le vaisseau de tête de la colonne de gauche met le cap sur la perpendiculaire à la nouvelle route, par un mouvement en arrière du front; les vaisseaux de tête des deux autres colonnes viennent à la fois de huit quarts sur bâbord et vont successivement se ranger, par la contre-marche, dans les eaux du vaisseau de tête de la colonne de gauche.

Dans chaque colonne, les vaisseaux suivent le vaisseau de tête.

Quand l'amiral en chef juge l'armée suffisamment en ordre sur la ligne de file perpendiculaire à la nouvelle route, il prescrit de reformer l'ordre: alors les trois vaisseaux de tête viennent en route à la fois, et les vaisseaux de leur colonne respective les suivent par la contre-marche.

Après le mouvement, les vaisseaux et les escadres sont *dans le même ordre qu'avant*, si le changement de route a lieu vers la gauche (fig. 1).

Les vaisseaux sont dans le même ordre, mais l'ordre des escadres *est inverse* si le changement de route a eu lieu vers la droite (fig. 2).

Des changements de directions en ordres composés par escadres.

91. L'armée étant en ordre de file par escadres, les escadres en ligne de front, changer de direction par une contre-marche en avant à droite, la route à l'aire de vent signalée.

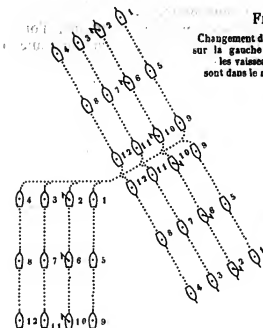


FIGURE 4.

Changement de direction de 0 à 180° sur la gauche; après le mouvement, les vaisseaux et les escadres sont dans le même ordre qu'avant.

FIGURE 2.

Changement de direction de 0 à 180° sur la gauche; après le mouvement, les escadres sont dans le même ordre, mais l'ordre des vaisseaux est inverse.

Le vaisseau de droite de l'escadre de tête met le cap sur la perpendiculaire à la nouvelle route par un mouvement en avant; les autres vaisseaux de l'escadre viennent à la fois de huit quarts sur tribord, et suivent le vaisseau de droite par la contre-marche.

L'escadre du centre et celle de queue continuent leur route et vont successivement se ranger en ligne de file

dans les eaux de l'escadre de tête, par un mouvement semblable à celui de cette escadre.

Dès que l'escadre de tête est en ligne de file régulière sur la perpendiculaire à la nouvelle route, elle vient en route tout à la fois au signal de son chef; l'escadre du centre et celle de queue imitent successivement le mouvement de l'escadre de tête quand elles atteignent ses eaux.

L'ordre est rectifié.

Après le mouvement, les vaisseaux et les escadres sont *dans le même ordre qu'avant*, si le changement de route a lieu par la gauche (fig. 1).

Les escadres sont *dans le même ordre*, mais celui des vaisseaux *est inverse*, par escadre, si le changement de direction a eu lieu vers la droite (fig. 2).

Des changements de direction en ordres composés par escadres.

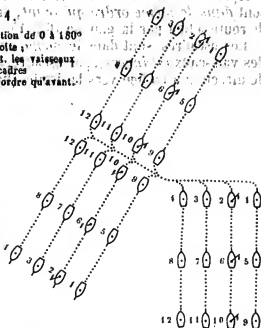
92. L'armée étant en ordre de file par escadres, les escadres en ligne de front, changer de direction par une contre-marche en avant à gauche, la route à l'aire de vent signalée.

FIGURE 4.

Changement de direction de 0 à 180° sur la droite ; après le mouvement, les vaisseaux et les escadres sont dans le même ordre qu'avant.

FIGURE 2.

Changement de direction de 0 à 180° sur la gauche ; après le mouvement, les escadres sont dans le même ordre, mais l'ordre des vaisseaux est inverse.



Le vaisseau de gauche de l'escadre de tête met le cap sur la perpendiculaire à la nouvelle route, par un mouvement en avant ; les autres vaisseaux de l'escadre viennent à la fois de huit quarts sur bâbord et suivent le vaisseau de gauche par la contre-marche.

L'escadre du centre et celle de queue continuent leur route et vont successivement se ranger en ligne de file

dans les eaux de l'escadre de tête, par un mouvement semblable à celui de cette escadre.

Dès que l'escadre de tête est en ligne de file régulière sur la perpendiculaire à la nouvelle route, elle vient en route tout à la fois au signal de son chef ; l'escadre du centre et celle de queue imitent successivement le mouvement de l'escadre de tête, quand elles atteignent ses eaux.

L'ordre est rectifié.

Après le mouvement, les vaisseaux et les escadres sont *dans le même ordre qu'avant*, si le changement de route a eu lieu vers la droite (fig. 1).

Les escadres sont dans le *même ordre*, mais l'ordre des vaisseaux est *inverse*, par escadre, si le changement de direction a eu lieu vers la gauche (fig. 1).

Des changements de direction en ordres composés par escadres.

93. L'armée étant en ordre de file par escadres, les escadres en ligne de front, changer de direction par une contre-marche en arrière à droite, la route à l'aire de vent signalée.

FIGURE 4.

Changement de direction de 0 à 180° sur la droite ;
après le mouvement, les escadres et les vaisseaux sont dans le même ordre qu'avant.

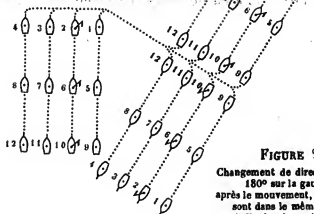


FIGURE 2.

Changement de direction de 0 à 180° sur la gauche ;
après le mouvement, les escadres sont dans le même ordre, mais l'ordre des vaisseaux est inverse.

Le vaisseau de droite de l'escadre de tête met le cap sur la perpendiculaire à la nouvelle route par un mouvement en arrière, les autres vaisseaux de l'escadre viennent à la fois de huit quarts sur tribord et suivent le vaisseau de droite par la contre-marche.

L'escadre du centre et celle de queue continuent leur route et vont successivement se ranger en ligne de file dans les eaux de l'escadre de tête par un mouvement semblable à celui de cette escadre.

Dès que l'escadre de tête est en ligne de file régulière sur la perpendiculaire à la nouvelle route, et se trouve suffisamment à droite de la direction suivie par les deux autres escadres, pour ne pas risquer de les croiser, elle vient en route tout à la fois au signal de son chef; l'escadre du centre et celle de queue imitent successivement le mouvement de l'escadre de tête, quand elles atteignent ses eaux.

L'ordre est rectifié.

Après le mouvement, les vaisseaux et les escadres sont *dans le même ordre qu'avant*, si le changement de route a eu lieu vers la droite (fig. 1).

Les escadres sont *dans le même ordre*, mais celui des vaisseaux *est inverse*, par escadre, si le changement de direction a eu lieu vers la gauche (fig. 2).

Des changements de direction en ordres composés par escadres.

94. L'armée étant en ordre de file par escadres, les escadres en ligne de front, changer de direction par une contre-marche en arrière à gauche, la route à l'aire de vent signalée.

FIGURE 1.

Changement de direction de 0 à 180° sur la gauche ; après le mouvement, les vaisseaux et les escadres sont dans le même ordre qu'avant.

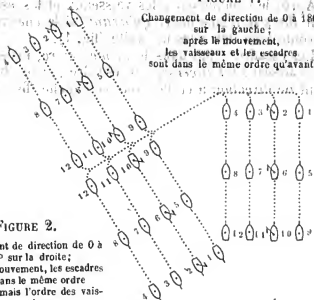


FIGURE 2.

Changement de direction de 0 à 180° sur la droite ; après le mouvement, les escadres sont dans le même ordre qu'avant, mais l'ordre des vaisseaux est inverse.

Le vaisseau de gauche de l'escadre de tête met le cap sur la perpendiculaire à la nouvelle route par un mouvement en arrière ; les autres vaisseaux de l'escadre viennent à la fois de huit quarts sur bâbord, et suivent le vaisseau de gauche par la contre-marche.

L'escadre du centre et celle de queue continuent leur route et vont successivement se ranger en ligne de file dans les eaux de l'escadre de tête, par un mouvement semblable à celui de cette escadre.

Dès que l'escadre de tête est en ligne de file régulière sur la perpendiculaire à la nouvelle route, et se trouve suffisamment à gauche de la direction suivie par les deux autres escadres, pour ne pas risquer de les croiser, elle vient en route tout à la fois au signal de son chef; l'escadre du centre et celle de queue imitent successivement le mouvement de l'escadre de tête, quand elles atteignent ses eaux.

L'ordre est rectifié.

Après le mouvement, les vaisseaux et les escadres sont dans le même ordre qu'avant, si le changement de route a eu lieu vers la gauche (fig. 1).

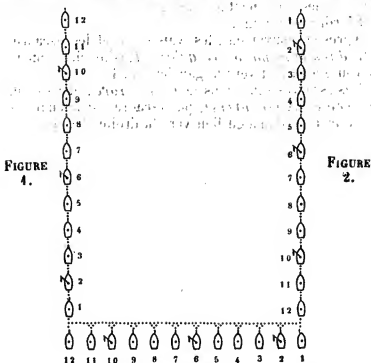
Les escadres sont dans le même ordre, mais celui des vaisseaux est inverse, par escadre, si le changement de direction a eu lieu vers la droite (fig. 2).



Passages d'ordres simples à ordres simples.

95. Passer de la ligne de front à la ligne de file par une contre-marche à droite (fig. 1).

96. Passer de la ligne de front à la ligne de file par une contre-marche à gauche (fig. 2).



Le vaisseau pivot de droite, dans le cas de l'article 95, le vaisseau pivot de gauche, dans le cas de l'article 96, continue sa route.

Tous les autres vaisseaux viennent à la fois de huit quarts du côté du pivot, et se rangent successivement dans ses eaux par la contre-marche.

Dans le cas de l'article 95, l'ordre de numérotage des vaisseaux reste le même qu'avant le passage (fig. 1).

Dans le cas de l'article 96, il est inverse (fig. 2).

Passages d'ordres simples à ordres simples.

97. Passer de la ligne de front à la ligne de relèvement signalée par une conversion sur le vaisseau pivot de droite (fig. 1).

98. Passer de la ligne de front à la ligne de relèvement signalée par une conversion sur le vaisseau pivot de gauche (fig. 2).

FIGURE 4.

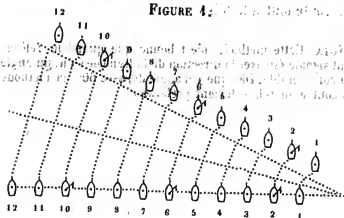
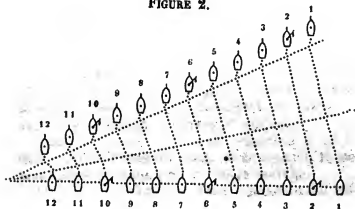


FIGURE 2.



L'armée vient tout à la fois du côté du pivot désigné

de la moitié de l'angle formé par la direction de la ligne de front avec le relèvement signalé.

Le vaisseau extrême du front conserve seul sa vitesse primitive ; tous les autres ralentissent respectivement la leur de la quantité nécessaire pour se maintenir, autant que possible, sur la ligne allant de ce vaisseau au vaisseau pivot, qui ne garde que le sillage strictement nécessaire pour gouverner.

Quand l'amiral en chef juge l'armée suffisamment en ordre sur la direction du relèvement, il la fait revenir en route tout à la fois.

NOTA. Cette méthode n'est bonne que quand le relèvement signalé fait avec la direction de la ligne de front un angle peu considérable. Dès que cet angle dépasse 60° , la méthode des contre-marches devient préférable.

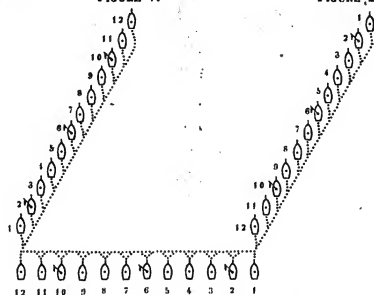
Passages d'ordres simples à ordres simples.

99. Passer de la ligne de front à la ligne de relèvement signalée par une contre-marche à droite (fig. 1).

100. Passer de la ligne de front à la ligne de relèvement signalée par une contre-marche à gauche (fig. 2).

FIGURE 1.

FIGURE 2.



Le vaisseau pivot de droite, dans le cas de l'article 99, le vaisseau pivot de gauche, dans le cas de l'article 100, met, par un mouvement en avant, le cap dans la direction du relèvement signalé.

Tous les autres vaisseaux viennent à la fois de huit quarts du côté du pivot, et se rangent successivement dans ses eaux par la contre-marche.

Quand l'amiral en chef juge la ligne de file suffisamment régularisée sur la direction du relèvement, il fait revenir l'armée en route tout à la fois.

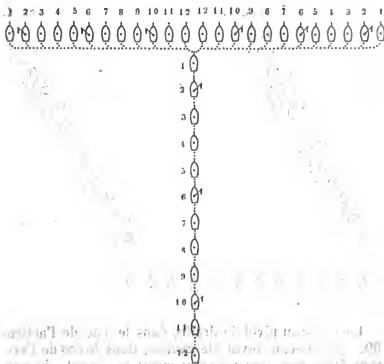
Passages d'ordres simples à ordres simples.

101. Passer de la ligne de file à la ligne de front par une contre-marche à droite (fig. 1).

102. Passer de la ligne de file à la ligne de front par une contre-marche à gauche (fig. 2).

FIGURE 2.

FIGURE 4.



Le vaisseau de tête vient de huit quarts sur tribord dans le cas de l'article 101, de huit quarts sur bâbord dans le cas de l'article 102.

Tous les autres vaisseaux se rangent successivement dans ses eaux par la contre-marche.

Quand l'amiral en chef juge l'armée suffisamment

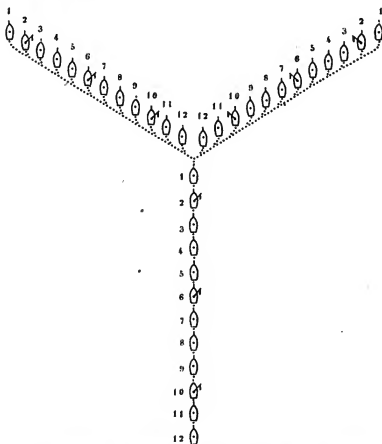
en ordre sur la ligne de file perpendiculaire à la route primitive, il la fait revenir tout à la fois.

Dans le cas de l'article 101, l'ordre de numérotage reste le même qu'avant le passage (fig. 1).

Dans le cas de l'article 102, il reste inverse (fig. 2).

Passages d'ordres simples à ordres simples.

103. Passer de la ligne de file à la ligne de relèvement signalée.



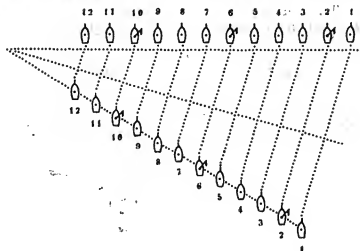
Le vaisseau de tête met le cap dans la direction du relèvement signalé par un mouvement en avant.

Tous les autres vaisseaux se rangent successivement dans ses eaux par la contre-marche.

Quand l'amiral en chef juge la ligne de file suffisamment régularisée sur la direction du relèvement, il fait revenir l'armée en route tout à la fois.

Passages d'ordres simples à ordres simples.

104. Passer de la ligne de relèvement à la ligne de front par une conversion sur le vaisseau le plus en avant comme pivot.



L'armée vient tout à la fois du côté opposé au pivot d'une quantité égale à la moitié de l'angle formé par la ligne de relèvement avec la perpendiculaire à la route.

Le vaisseau de l'extrémité opposée au pivot conserve seul sa vitesse primitive ; tous les autres ralentissent respectivement la leur de la quantité nécessaire pour se maintenir, autant que possible, sur la ligne allant de ce vaisseau extrême au vaisseau pivot, qui ne garde que le sillage strictement nécessaire pour gouverner.

Quand l'amiral en chef juge l'armée suffisamment en ordre sur la ligne de relèvement perpendiculaire à la route primitive, il la fait revenir en route tout à la fois.

NOTA. Cette méthode n'est bonne que quand le relèvement fait avec la perpendiculaire de la route un angle peu considérable. Dès que cet angle dépasse 60° , la méthode des contre-marches devient préférable.

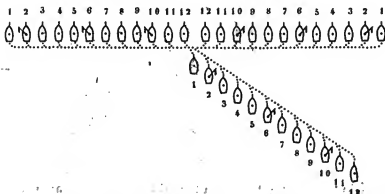
Passages d'ordres simples à ordres simples.

105. Passer de la ligne de relèvement à la ligne de front par une contre-marche à droite (fig. 1).

106. Passer de la ligne de relèvement à la ligne de front par une contre-marche à gauche (fig. 2).

FIGURE 2.

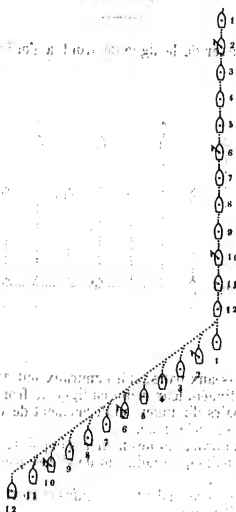
FIGURE 4.



Le vaisseau le plus en avant vient de huit quarts sur tribord dans le cas de l'article 105, de huit quarts sur bâbord dans le cas de l'article 106.

Tous les autres vaisseaux se rangent en ligne de file, en mettant à la fois le cap dans la direction du relèvement, et vont successivement prendre les eaux du vaisseau le plus en avant par un mouvement de contre-marche.

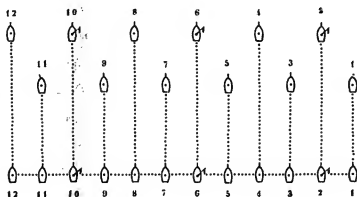
Quand l'amiral en chef juge l'armée suffisamment en ordre sur la ligne de file perpendiculaire à la route primitive, il la fait revenir en route tout à la fois.

*Passages d'ordres simples à ordres simples.***107. Passer de la ligne de relèvement à la ligne de file.**

Le vaisseau le plus en avant continue sa route; tous les autres se rangent en ligne de file, en mettant à la fois le cap dans la direction du relèvement, et vont successivement prendre les eaux du vaisseau le plus en avant par un mouvement de contre-marche.

Passages d'ordres simples à ordres composés généraux.

108. Passer de la ligne de front à l'ordre de front endenté.



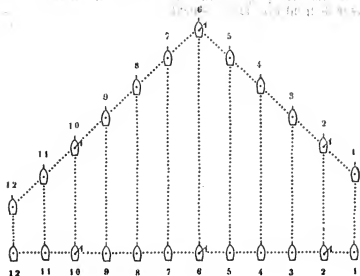
Les vaisseaux pairs, si les amiraux ont des numéros pairs, continuent leur route en ligne de front; les vaisseaux impairs diminuent uniformément de vitesse pour former la seconde ligne.

Si les amiraux ont des numéros impairs, ce sont les vaisseaux pairs qui diminuent de vitesse pour former la seconde ligne.

Quand l'ordre endenté est suffisamment régularisé, l'armée fait route.

Passages d'ordres simples à ordres composés généraux.

109. Passer de la ligne de front à l'ordre sur deux lignes de relèvement, formant un *angle saillant* de 90° (1).



L'amiral continue à gouverner au même cap. Le vaisseau de l'amiral en chef conserve seul sa vitesse primitive; de chaque côté de lui, les autres vaisseaux ralentissent respectivement la leur de la quantité nécessaire pour se maintenir, autant que possible, sur les lignes allant de l'amiral aux vaisseaux extrêmes de

(1) Quand on voudra faire faire aux lignes de relèvement un angle de plus ou de moins de 45° avec la route, il suffira de signaler le relèvement à l'aile droite; celui de l'aile gauche s'en déduira naturellement.

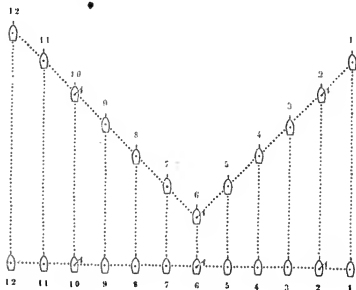
droite et de gauche, qui ne gardent que le sillage strictement nécessaire pour gouverner.

Quand l'ordre sur deux lignes de relèvement est suffisamment formé, l'armée fait route.

NOTA. La distance de vaisseau à vaisseau sur le nouvel ordre est plus grande que sur l'ancien. Si l'on tient à ce qu'elle y soit la même, on devra, avant l'évolution, réduire cette distance proportionnellement à l'angle formé par la ligne de front avec le relèvement.

Passages d'ordres simples à ordres composés généraux.

110. Passer de la ligne de front à l'ordre sur deux lignes de relèvement, formant un *angle rentrant* de 90° (1).



L'armée continue à gouverner au même cap.

Les vaisseaux extrêmes de droite et de gauche conservent seuls leur vitesse primitive.

Les autres vaisseaux ralentissent respectivement la leur de la quantité nécessaire pour se maintenir, autant que possible, sur des lignes allant de ces vaisseaux extrêmes au vaisseau de l'amiral en chef, qui ne garde que le sillage strictement nécessaire pour gouverner.

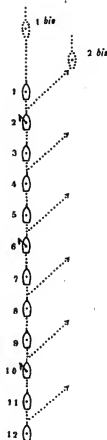
(1) Voir la note de l'article précédent.

Quand l'ordre sur deux lignes de relèvement est suffisamment formé, l'armée fait route.

NOTA. La distance de vaisseau à vaisseau sur le nouvel ordre est plus grande que sur l'ancien. Si l'on tient à ce qu'elle y soit la même, on devra, avant l'évolution, réduire cette distance proportionnellement à l'angle formé par la ligne de front avec le relèvement.

Passages d'ordres simples à ordres composés généraux.

111. Passer de la ligne de file à l'ordre de file endenté.



Les vaisseaux pairs, si les amiraux ont des numéros pairs, les vaisseaux impairs, si les amiraux ont des

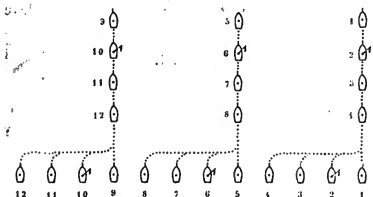
numéros impairs, continuent leur route en modérant uniformément leur vitesse pour se maintenir aux mêmes distances.

Les autres vaisseaux manœuvrent pour aller se former en ligne de file sur la droite, chacun en face de son créneau, à la distance voulue.

Quand l'ordre de file endenté est suffisamment formé, l'armée fait route.

Passages d'ordres simples à ordres composés par escadres.

112. Passer de la ligne de front à l'ordre de front par escadres, les escadres en ligne de file ou à l'ordre en colonnes (1).



Dans chaque escadre, le premier vaisseau de droite continue sa route ; les autres vaisseaux viennent tout à la fois de huit quarts sur T^b , et se rangent successivement, par la contre-marche dans les eaux du premier vaisseau de droite, devenu vaisseau de tête de colonne.

Si les deux premières escadres ne sont pas égales, le vaisseau de droite de la première vient de huit quarts sur T^b au lieu de poursuivre sa route, et s'écarte sur la droite de la quantité nécessaire pour qu'en revenant ensuite en route, les colonnes soient espacées de la quantité voulue.

(1) Il est bien entendu que s'il n'y a que deux escadres dans l'armée, la formation sur deux colonnes s'exécute exactement comme il est dit article 112.

Passages d'ordres simples à ordres composés par escadres.

113. Passer de la ligne de front à l'ordre de front par escadres, les escadres sur deux lignes de relèvement formant un *angle saillant* de 90° (fig. 1).

114. Passer de la ligne de front à l'ordre de front par escadres, les escadres sur deux lignes de relèvement formant un *angle rentrant* (fig. 2).

FIGURE 4.

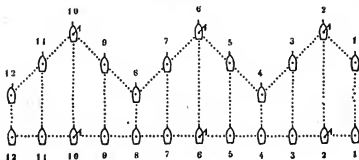
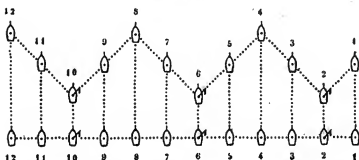


FIGURE 2.



N° 113. — Les trois vaisseaux amiraux continuent leur route avec la même vitesse; les autres vaisseaux

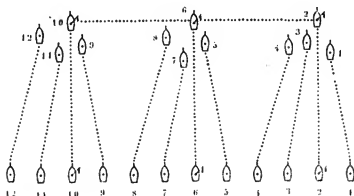
manœuvrent, par escadre, comme il a été dit art. 109, pour passer de la ligne de front à l'ordre composé général sur deux lignes de relèvement, angle saillant (fig. 1).

N° 114. — Les trois vaisseaux amiraux ne conservent que le sillage strictement nécessaire pour gouverner ; les autres vaisseaux manœuvrent, par escadre, comme il a été dit article 110, pour passer de la ligne de front à l'ordre composé général sur deux lignes de relèvement, angle rentrant (fig. 2).

Quand l'ordre de front par escadres, les escadres sur deux lignes de relèvement, est suffisamment établi, l'armée fait route.

Passages d'ordres simples à ordres composés par escadres.

115. Passer de la ligne de front à l'ordre de front par escadres, les escadres en pelotons.

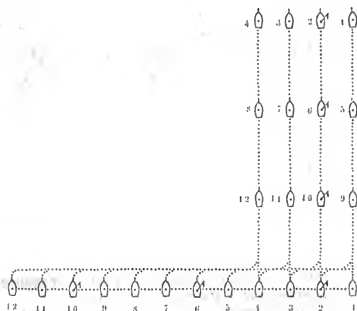


Les trois vaisseaux amiraux continuent leur route en se maintenant par le travers l'un de l'autre.

Les autres vaisseaux manœuvrent, par escadres, pour se grouper en arrière de leur amiral, conformément à l'article 42.

Passages d'ordres simples à ordres composés par escadres.

116. Passer de la ligne de front à l'ordre de file par escadres, les escadres en ligne de front.



La première escadre continue sa route; les deux autres viennent tout à la fois de huit quarts sur T^b.

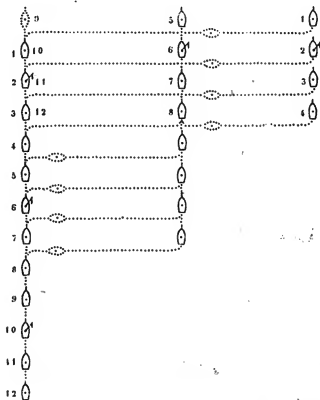
Quand la deuxième escadre est dans les eaux de la première, elle remet en route tout à la fois, au signal de son chef.

La troisième escadre manœuvre par rapport à la deuxième, comme celle-ci a manœuvré par rapport à la première.

L'ordre est rectifié.

Passages d'ordres simples à ordres composés par escadres.

117. Passer de la ligne de file à l'ordre de front par escadres, les escadres en ligne de file ou à l'ordre en colonnes.



La troisième escadre continue sa route.

La première et la deuxième viennent de huit quarts sur T^b tout à la fois et s'écartent de la direction suivie par la troisième.

Quand la deuxième escadre se trouve sur la droite de la troisième de la quantité voulue en ordre en colonnes (Voir art. 38), elle revient en route tout à la fois au signal de son chef.

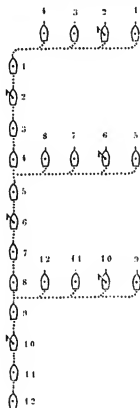
La première escadre est manœuvrée par rapport à la deuxième comme celle-ci a manœuvré par rapport à la troisième.

L'ordre est rectifié. Si l'armée est divisée en deux escadres, la deuxième continue sa route; la première vient de huit quarts sur tribord tout à la fois, et s'écarte de la direction suivie par la seconde de la quantité voulue pour l'ordre en colonnes. Elle revient ensuite en route tout à la fois.

L'ordre est rectifié et l'armée fait route.

Passages d'ordres simples à ordres composés par escadres.

118. Passer de la ligne de file à l'ordre de file par escadres, les escadres en ligne de front.

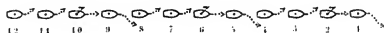


Dans chaque escadre, le vaisseau de tête vient de huit quarts sur T^b; les autres vaisseaux se rangent successivement dans ses eaux pour la contre-marche.

Quand l'amiral en chef juge l'armée suffisamment en ordre sur les trois colonnes perpendiculaires à la route, il la fait revenir en route tout à la fois.

Passages d'ordres simples à ordres composés par escadres.

119. Passer de la ligne de file à l'ordre de file par escadres, les escadres en pelotons.



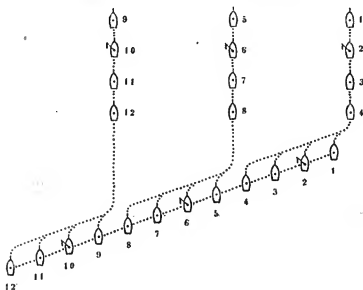
Les trois vaisseaux amiraux continuent leur route, en diminuant uniformément de vitesse, de manière à conserver leurs distances.

Les autres vaisseaux manœuvrent, par escadre, pour se grouper en pelotons en arrière de leurs amiraux, conformément à l'article 47.

Quand l'ordre de file par escadres, les escadres en pelotons, est suffisamment formé, l'armée fait route.

Passages d'ordres simples à ordres composés par escadres.

120. Passer de la ligne de relèvement à l'ordre de front par escadres, les escadres en ligne de file *ou* à l'ordre en colonnes.



Si la ligne de relèvement fait un angle peu considérable avec la perpendiculaire de la route suivie par l'armée, le passage s'opère comme il a été dit article 112, pour passer de la ligne de front à l'ordre en colonnes.

Si cet angle dépasse *deux quarts*, le premier vaisseau de l'escadre le plus en arrière continue sa route; tout le reste de l'armée met à la fois le cap dans le sens du relèvement.

L'escadre la plus en arrière se forme en colonne dans les eaux de son premier vaisseau.

Quand l'escadre du centre s'est écartée sur la droite

de la quantité voulue pour l'ordre en colonnes (Voir art. 38), elle se forme à son tour en colonne au signal de son chef.

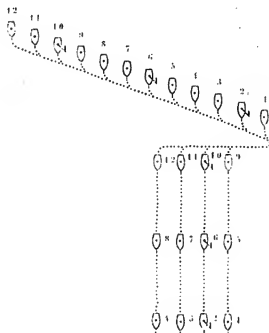
L'escadre la plus en avant manœuvre par rapport à celle du centre comme celle-ci a manœuvré par rapport à l'escadre la plus en arrière.

L'ordre est rectifié. Il est bien entendu que s'il n'y a que deux escadres dans l'armée, la formation sur deux colonnes s'exécute exactement comme il est dit article 120.

NOTA. Selon que le chef de file ou le serre-file de l'armée sera le vaisseau le plus avant sur la ligne de relèvement, l'ordre des vaisseaux sera direct ou renversé par escadre.

Passages d'ordres simples à ordres composés par escadres.

121. Passer de la ligne de relèvement à l'ordre de file par escadres, les escadres en ligne de front.



Le vaisseau le plus en avant met le cap sur la perpendiculaire de la route par un mouvement à droite.

Tous les autres vaisseaux mettent à la fois le cap dans le sens du relèvement, et se rangent successivement dans les eaux du vaisseau le plus en avant, devenu vaisseau de tête.

Dès que l'escadre de tête est suffisamment en ordre sur la ligne de file perpendiculaire à la route primitive, elle revient en route tout à la fois, au signal de son chef.

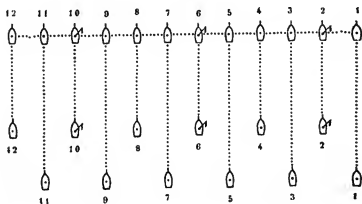
Quand l'escadre du centre est dans les eaux de celle de tête, elle revient en route à son tour ; puis, l'escadre de queue.

L'ordre est rectifié.

NOTA. Selon que le vaisseau le plus en avant, sur la ligne de relèvement, sera le vaisseau de tête ou le vaisseau de queue de l'armée, l'ordre des escadres sera direct ou renversé.

Passages d'ordres composés généraux à ordres simples.

122. Passer de l'ordre de front endenté à la ligne de front.



Des vaisseaux de la première ligne continuent leur route, en diminuant uniformément de vitesse, pour se maintenir en ligne de front.

Les vaisseaux de la seconde ligne se portent sur l'alignement de la première.

Quand la ligne de front est suffisamment formée, l'armée fait route.

Passages d'ordres composés généraux à ordres simples.

123. Passer de l'ordre de file endenté à la ligne de file.



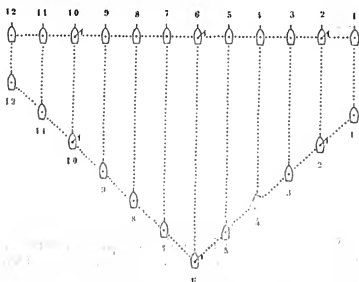
Les vaisseaux de la file des amiraux continuent leur route, en modérant uniformément leur vitesse, pour se maintenir aux mêmes distances.

Les vaisseaux de l'autre file manœuvrent pour s'intercaler à leurs postes respectifs.

Quand la ligne de file est suffisamment formée, l'armée fait route.

Passages d'ordres composés généraux à ordres simples.

124. Passer de l'ordre sur deux lignes de relèvement, angle saillant, à la ligne de front.



L'armée continue à gouverner au même cap. Les vaisseaux extrêmes de droite et de gauche conservent seuls leur vitesse primitive.

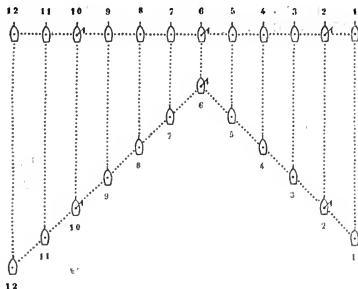
Les autres vaisseaux ralentissent respectivement la leur de la quantité nécessaire pour se maintenir, autant que possible, sur les lignes allant de ces vaisseaux extrêmes au vaisseau de l'amiral en chef, qui ne garde que le sillage strictement nécessaire pour gouverner.

Quand la ligne de front est suffisamment formée, l'armée fait route.

NOTA. La distance de vaisseau à vaisseau sur le nouvel ordre est moindre que sur l'ancien ; si l'on tient à ce qu'elle y soit la même, on devra, après l'évolution, augmenter cette distance proportionnellement à l'angle formé par la ligne de front avec les relèvements que tenait l'armée auparavant.

Passages d'ordres composés généraux à ordres simples.

125. Passer de l'ordre sur deux lignes de relèvement, angle rentrant, à ligne de front.



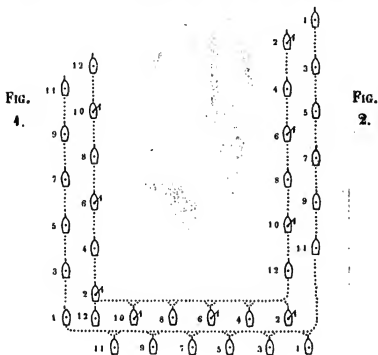
L'armée continue de gouverner au même cap. Le vaisseau de l'amiral en chef conserve sa vitesse primitive; de chaque côté de lui, les autres vaisseaux ralentissent respectivement la leur de la quantité nécessaire pour se maintenir, autant que possible, sur les lignes allant de l'amiral aux vaisseaux extrêmes de droite et de gauche, qui ne gardent que le sillage strictement nécessaire pour gouverner.

NOTA. La distance de vaisseau à vaisseau sur le nouvel ordre est moindre que sur l'ancien; si l'on tient à ce qu'elle y soit la même, on devra après l'évolution, augmenter cette distance proportionnellement à l'angle formé par la ligne de front avec les relèvements que tenait l'armée auparavant.

Passages d'ordres composés généraux à ordres simples.

126. Passer de l'ordre de front endenté à l'ordre de file endenté, par une contre-marche à droite (fig. 1).

127. Passer de l'ordre de front endenté à l'ordre de file endenté, par une contre-marche à gauche (fig. 2).



N° 126. — Le vaisseau de droite de la première ligne, destiné à être vaisseau de tête de la file de gauche continue sa route en modérant sa vitesse; toute l'armée vient à la fois de huit quarts sur T^b.

Quand le vaisseau de droite de la deuxième ligne,

destiné à être vaisseau de tête de la file de droite, s'estime sur la file de gauche de la quantité voulue en ordre de file endenté, il remet le cap en route.

Les vaisseaux se rangent successivement, par la contre-marche, dans les eaux de leur vaisseau de tête respectif, ceux de la file de gauche se maintenant autant que possible, pendant l'évolution, en face de leurs crénaux de la file de droite.

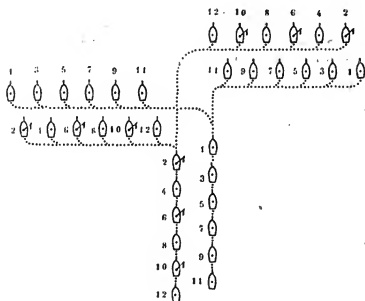
Quand l'ordre de file endenté est suffisamment formé, l'armée fait route (fig. 1).

N° 127. — Dans ce cas, ce sont les vaisseaux de gauche qui deviennent vaisseaux de tête, et l'armée vient de huit quarts sur B^b. La manœuvre est, d'ailleurs, en tous points, analogue à celle décrite article 126; le nouvel ordre est *inverse* de l'ancien (fig. 2).

Passages d'ordres composés généraux à ordres composés généraux.

128. Passer de l'ordre de file endenté à l'ordre de front endenté, par une contre-marche à droite (fig. 1).

129. Passer de l'ordre de file endenté à l'ordre de front endenté, par une contre-marche à gauche.



N° 128. — Le vaisseau de tête de la file de droite vient de huit quarts sur T^b ; toute la file modère sa vitesse.

Le reste de l'armée continue sa route.

Quand le vaisseau de tête de la file de gauche s'estime en avant du vaisseau de tête de la file de droite de la quantité nécessaire pour qu'en venant sur T^b de

huit quarts, les deux lignes soient espacées de la distance voulue en ordre de front endenté, il vient à son tour de huit quarts sur T^b.

Les vaisseaux se rangent successivement, par la contre-marche, dans les eaux de leur vaisseau de tête respectif, en réglant leur vitesse sur la sienne, ceux de la deuxième ligne se maintenant, autant que possible, pendant l'évolution, en face de leurs créneaux de la première.

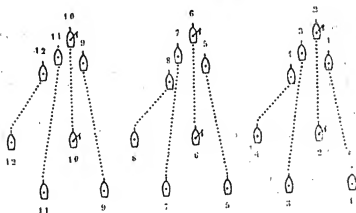
Quand l'amiral juge l'armée suffisamment en ordre sur l'ordre de file endenté perpendiculaire à la route primitive, il la fait revenir en route tout à la fois (fig. 1).

N° 129. — Dans ce cas, les vaisseaux de tête viennent successivement de huit quarts sur B^b, et le mouvement commence par le vaisseau de tête de la file de gauche.

La manœuvre est, d'ailleurs, en tous points analogue à celle décrite article 128 ; le nouvel ordre est inverse de l'ancien (fig. 2).

Passage; d'ordres composés généraux à ordres composés par escadres.

130. Passer de l'ordre de front endenté à l'ordre de front par escadres, les escadres en pelotons.



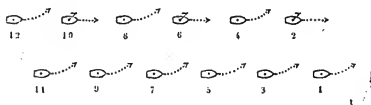
Les trois vaisseaux amiraux continuent leur route, en modérant uniformément leur vitesse de manière à rester par le travers l'un de l'autre.

Les autres vaisseaux manœuvrent pour se grouper en pelotons en arrière de leurs amiraux respectifs, conformément à l'article 42.

Quand l'ordre de front par escadres, les escadres en pelotons, est suffisamment formé, l'armée fait route.

Passages d'ordres composés généraux à ordres composés par escadres.

131. Passer de l'ordre de file endenté à l'ordre de file par escadres, les escadres en pelotons.



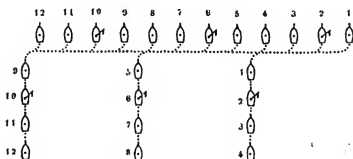
Les trois vaisseaux amiraux continuent leur route en diminuant uniformément de vitesse, de manière à conserver leurs distances.

Les autres vaisseaux manœuvrent pour se grouper en pelotons, en arrière de leurs amiraux respectifs, conformément à l'article 47.

Quand l'ordre de file par escadres, les escadres en pelotons, est suffisamment formé, l'armée fait route.

Passages d'ordres composés par escadres à ordres simples.

132. Passer de l'ordre de front par escadres, les escadres en ligne de file, ou de l'ordre en colonnes à la ligne de front.

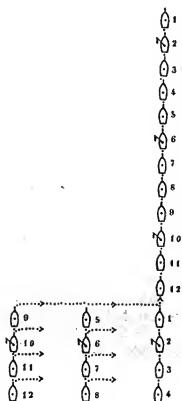


Dans chaque escadre, le vaisseau de tête vient de huit quarts sur tribord ; les autres vaisseaux se rangent successivement dans ses eaux par la contre-marche.

Quand l'amiral en chef juge l'armée suffisamment en ordre sur la ligne de file perpendiculaire à la route, il la fait revenir en route tout à la fois.

Passages d'ordres composés par escadres à ordres simples.

133. Passer de l'ordre de front par escadres, les escadres en ligne de file, ou de l'ordre en colonnes, à la ligne de file.



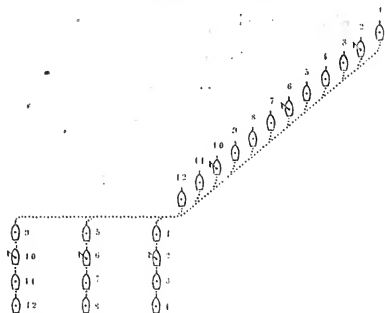
La première escadre continue sa route ; la deuxième et la troisième viennent tout à la fois de huit quarts sur tribord et se rapprochent de la direction suivie par la première.

Quand la deuxième escadre est dans les eaux de la première, elle revient en route tout à la fois au signal de son chef.

La troisième escadre manœuvre par rapport à la deuxième comme celle-ci a manœuvré par rapport à la première.

Passages d'ordres composés par escadres à ordres simples.

134. Passer de l'ordre de front par escadres, les escadres en ligne de file, ou de l'ordre en colonnes à la ligne de relèvement signalée.



Le vaisseau de tête de la première escadre met le cap dans la direction du relèvement signalée par un mouvement en avant.

Les vaisseaux de tête des deuxième et troisième escadres viennent à la fois de huit quarts sur tribord et prennent successivement les eaux du vaisseau de tête de la première escadre.

Dans chaque escadre, les vaisseaux suivent le vaisseau de tête de la première escadre.

Quand l'amiral en chef juge la ligne de file suffisamment régularisée sur la direction du relèvement, il fait revenir l'armée en route tout à la fois.

Passages d'ordres composés par escadres à ordres simples.

135. Passer de l'ordre de front par escadres, les escadres sur deux lignes de relèvement, angle saillant, à la ligne de front (fig. 1).

136. Passer de l'ordre de front par escadres, les escadres sur deux lignes de relèvement, angle rentrant, à la ligne de front (fig. 2).

FIGURE 4.

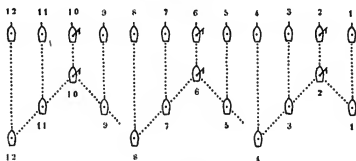
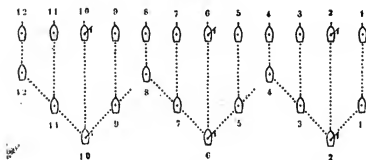


FIGURE 2.



N° 135.—Les trois vaisseaux amiraux ne gardent que le sillage strictement nécessaire pour gouverner ;

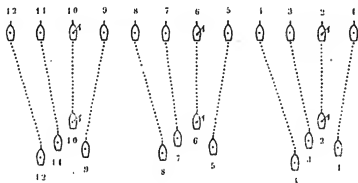
les autres vaisseaux manœuvrent, par escadre, comme il a été dit article 124, pour passer de l'ordre composé général sur deux lignes de relèvement, angle saillant, à la ligne de front (fig. 1).

Nº. 136.—Les trois vaisseaux amiraux continuent leur route avec la même vitesse ; les autres vaisseaux manœuvrent, par escadre, comme il a été dit article 125, pour passer de l'ordre composé général sur deux lignes de relèvement, angle rentrant, à la ligne de front (fig. 2).

Quand la ligne de front est suffisamment formée, l'armée fait route.

Passages d'ordres composés par escadres à ordres simples.

137. Passer de l'ordre de front par escadres, les escadres en pelotons, à la ligne de front.

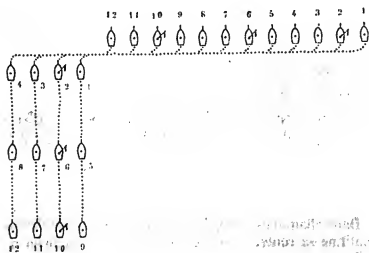


Les vaisseaux amiraux continuent leur route en modérant uniformément leur vitesse; les autres vaisseaux manœuvrent, par escadre, pour se porter à leur poste respectif en ligne de front.

Quand la ligne de front est suffisamment formée, l'armée fait route.

Passages d'ordres composés par escadres à ordres simples.

138. Passer de l'ordre de file par escadres, les escadres en ligne de front, à la ligne de front.

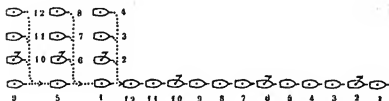


La première escadre vient tout à la fois de huit quarts sur tribord; la deuxième et la troisième manœuvrent successivement de la même manière, quand elles atteignent les eaux de la première.

Quand l'amiral en chef juge l'armée suffisamment en ordre sur la ligne perpendiculaire à la route, il la fait revenir en route tout à la fois.

Passages d'ordres composés par escadres à ordres simples.

139. Passer de l'ordre de file par escadres, les escadres en ligne de front, à la ligne de file.



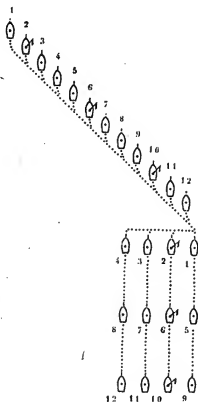
Dans chaque escadre, le premier vaisseau de droite continue sa route.

Tous les autres vaisseaux viennent à la fois de huit quarts sur T^b, et se rangent successivement, par la contre-marche, dans les eaux du premier vaisseau de droite.

L'ordre est rectifié.

Passages d'ordres composés par escadres à ordres simples.

140. Passer de l'ordre de file par escadres, les escadres en ligne de front, à la ligne de relèvement signalée.



Le premier vaisseau de droite de la première escadre met le cap dans la direction du relèvement signalé par un mouvement en avant; le reste de l'escadre vient tout à la fois de huit quarts sur T^b et se range dans les eaux de ce vaisseau.

Les deuxième et troisième escadres manœuvrent successivement de la même manière que la première, au signal de leur chef, quand elles atteignent les eaux de l'escadre qui les précède.

Quand l'amiral en chef juge la ligne de file suffisamment régularisée sur la direction du relèvement, il fait venir l'armée tout à la fois.

Passages d'ordres composés par escadres à ordres simples.

141. Passer de l'ordre de file par escadres, les escadres en pelotons, à la ligne de file.



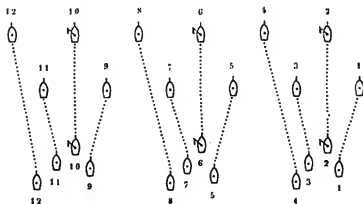
Les vaisseaux amiraux continuent leur route en diminuant uniformément de vitesse pour conserver leurs distances.

Les autres vaisseaux manœuvrent, par escadres, pour se porter à leurs postes respectifs en ligne de file.

Quand la ligne de file est suffisamment régularisée, l'armée fait route.

Passages d'ordres composés par escadres à ordres composés généraux.

142. Passer de l'ordre de front par escadres, les escadres en pelotons, à l'ordre de front endenté.



Les vaisseaux amiraux continuent leur route en diminuant uniformément de vitesse, de manière à rester en ligne de front.

Les autres vaisseaux manœuvrent, par escadre, pour se porter à leurs postes respectifs en ordre de front endenté.

Quand l'ordre de front endenté est suffisamment formé, l'armée fait route.

Passages d'ordres composés par escadres à ordres composés généraux.

143. Passer de l'ordre de file par escadres, les escadres en pelotons, à l'ordre de file endenté.



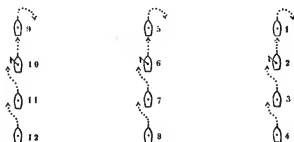
Les vaisseaux amiraux continuent leur route en diminuant uniformément leur vitesse, de manière à conserver leurs distances.

Les autres vaisseaux manœuvrent, par escadre, pour se porter à leurs postes respectifs en ordre de file endenté.

Quand l'ordre de file endenté est suffisamment formé, l'armée fait route.

Passages d'ordres composés par escadres à ordres composés par escadres.

144. Passer de l'ordre de front par escadres, les escadres en ligne de file, ou de l'ordre en colonnes, à l'ordre de front par escadres, les escadres en pelotons.

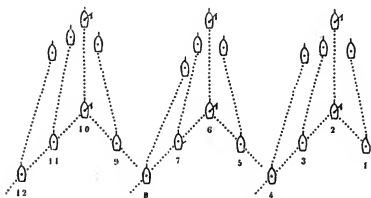


Les vaisseaux amiraux continuent leur route en diminuant uniformément de vitesse ; les autres vaisseaux manœuvrent, par escadres, pour se grouper en pelotons en arrière des vaisseaux amiraux, conformément à l'article 42.

Quand l'ordre est suffisamment formé, l'armée fait route.

Passages d'ordres composés par escadres à ordres composés par escadres.

145. Passer de l'ordre de front par escadres, les escadres sur deux lignes de relèvement, à l'ordre de front par escadres, les escadres en pelotons.



Les vaisseaux amiraux continuent leur route en diminuant uniformément de vitesse, de manière à rester en ligne de front.

Les autres vaisseaux manœuvrent, par escadres, pour se grouper en pelotons en arrière de leurs amiraux, conformément à l'article 42.

Quand le nouvel ordre est suffisamment formé, l'armée fait route.

Passages d'ordres composés par escadres à ordres composés par escadres.

146. Passer de l'ordre de front par escadres, les escadres en pelotons, à l'ordre en colonnes.



Les vaisseaux amiraux continuent leur route, en diminuant uniformément de vitesse, de manière à se maintenir par le travers l'un de l'autre par escadre, pour se porter à leurs postes respectifs en ligne de file.

Quand l'ordre sur trois colonnes est suffisamment formé, l'armée fait route.

Passages d'ordres composés par escadres à ordres composés par escadres.

147. Passer de l'ordre de file par escadres, les escadres en ligne de front, à l'ordre de file par escadres les escadres sur deux lignes de relèvement, formant un angle saillant de 90° (fig. 1).

148. Passer de l'ordre de file par escadres, les escadres en ligne de front, à l'ordre de file par escadres, les escadres sur deux lignes de relèvement, formant un angle rentrant de 90° (fig. 2).

FIGURE 1.



FIGURE 2.



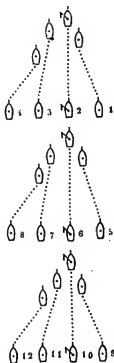
N° 147.—Les vaisseaux amiraux continuent leur route avec la même vitesse; les autres vaisseaux manœuvrent, par escadre, comme il est dit article 45, pour passer de la ligne de front à l'ordre composé général sur deux lignes de relèvement (fig. 1), angle saillant.

N° 148.—Les vaisseaux amiraux ne gardent que le sillage strictement nécessaire pour gouverner; les autres vaisseaux manœuvrent, par escadre, comme il est dit article 46, pour passer de la ligne de front à l'ordre composé général sur deux lignes de relèvement, angle rentrant (fig. 2).

Quand l'ordre de file par escadres, les escadres sur deux lignes de relèvement, est suffisamment formé, l'armée fait route.

Passages d'ordres composés par escadres à ordres composés par escadres.

149. Passer de l'ordre de file par escadres, les escadres en ligne de front, à l'ordre de file par escadres, les escadres en pelotons.



Les vaisseaux amiraux continuent leur route en se maintenant à leurs distances ; les autres vaisseaux manœuvrent, par escadres pour se grouper en pelotons en arrière de leurs amiraux, conformément à l'article 47.

L'ordre est rectifié.

Passages d'ordres composés par escadres à ordres composés par escadres.

150. Passer de l'ordre de file par escadres, les escadres sur deux lignes de relèvement, angle saillant, à l'ordre de file par escadres, les escadres en ligne de front (fig. 1).

151. Passer de l'ordre de file par escadres, les escadres sur deux lignes de relèvement, angle rentrant, à l'ordre de file par escadres, les escadres en ligne de front (fig. 2).

FIGURE 1.

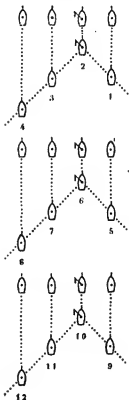
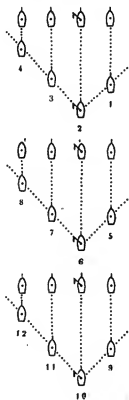


FIGURE 2.



N° 150.—Les vaisseaux amiraux ne gardent que le sillage strictement nécessaire pour gouverner; les autres vaisseaux manœuvrent, par escadres, comme il est dit article 124, pour passer de l'ordre composé général sur deux lignes de relèvement, angle saillant, à la ligne de front (fig. 1).

N° 151.—Les vaisseaux amiraux continuent leur route avec la même vitesse; les autres vaisseaux manœuvrent, par escadres, comme il est dit article 125, pour passer de l'ordre composé général sur deux lignes de relèvement, angle rentrant, à la ligne de front (fig. 2).

Quand l'ordre de file par escadres, les escadres en ligne de front, est suffisamment formé, l'armée fait route.

Passages d'ordres composés par escadres à ordres composés par escadres.

152. Passer de l'ordre de file par escadres, les escadres sur deux lignes de relèvement, à l'ordre de file par escadres, les escadres en pelotons.

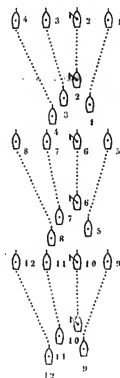


Les vaisseaux amiraux continuent leur route en conservant leurs distances ; les autres vaisseaux manœuvrent, par escadres, pour se grouper en pelotons en arrière de leurs amiraux, conformément à l'article 47.

Quand l'ordre de file par escadres, les escadres en pelotons, est suffisamment formé, l'armée fait route.

Passages d'ordres composés par escadres à ordres composés par escadres.

153. Passer de l'ordre de file par escadres, les escadres en pelotons, à l'ordre de file par escadres, les escadres en ligne de front.



Les vaisseaux amiraux continuent leur route en diminuant uniformément de vitesse, de manière à conserver leurs distances.

Les autres vaisseaux manœuvrent, par escadres,

pour se porter à leurs postes respectifs en ligne de front.

Quand l'ordre de file par escadres, les escadres en ligne de front, est suffisamment formé, l'armée fait route.



TACTIQUE A VOILES.

Formation des ordres simples.

1. Ligne de file au plus près , les amures à tribord , ordre naturel (fig. 1).

2. Ligne de file au plus près , les amures à tribord , ordre renversé (fig. 1).

3. Ligne de file au plus près, les amures à bâbord , ordre naturel (fig. 2).

4. Ligne de file au plus près , les amures à bâbord , ordre renversé (fig. 2).

FIGURE 4.

Ordre
naturel.
Ordre
renversé.

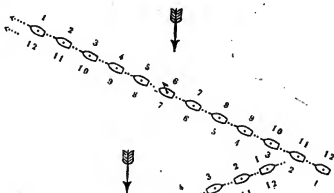
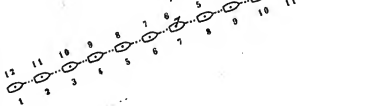


FIGURE
2.

Ordre
naturel.

Ordre
renversé.



Lorsque l'amiral ordonne de former la ligne de file au plus près, les amures à tribord ou à bâbord, ordre naturel, le vaisseau de tête, avant de tenir le vent à l'amure ordonnée, amène dans cette ligne le vaisseau le plus sous le vent ; les autres vaisseaux manœuvrent indépendamment les uns des autres, chacun se rendant à son poste le plus vite possible et par le chemin le plus court.

Si l'ordre doit être renversé, le vaisseau de queue, devenu vaisseau de tête, exécute la manœuvre ci-dessus prescrite pour le vaisseau de tête.

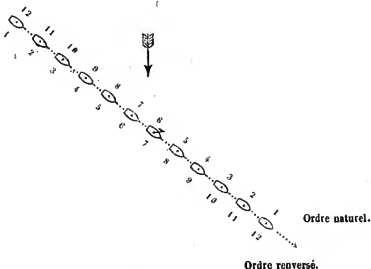
Si le signal de formation est accompagné d'un numéro de vaisseau, c'est sur ce vaisseau que l'amiral veut former l'armée. Ce vaisseau garde son numéro pendant toute la durée du mouvement, et règle sa voilure pour faciliter la formation. Les vaisseaux au vent laissent arriver ; ceux sous le vent chassent leurs postes, chacun proportionnant sa voilure à son éloignement du vaisseau dont on a mis le numéro.

Note relative au rétablissement de l'ordre.—Les signaux de formation s'appliquent au rétablissement de l'ordre, s'il est altéré. Quand le changement de vent est tel qu'il y ait avantage à prendre les amures à l'autre bord, l'amiral signale la formation aux autres amures.

Formation des ordres simples.

5. Ligne de file, la route à l'aire de vent signalée, ordre naturel.

6. Ligne de file, la route à l'aire de vent signalée, ordre renversé.



Ordre naturel.

Ordre renversé.

Si l'amiral signale qu'il prend la tête de la ligne, le chef de file manœuvre pour se mettre dans ses eaux et est suivi des autres vaisseaux dans l'ordre naturel; s'il ne fait pas ce signal, s'il veut être au centre, alors le chef de file conduit la ligne.

Si, lorsque l'ordre doit être renversé, l'amiral signale qu'il prend la tête de la ligne, le vaisseau de queue manœuvre pour se mettre dans ses eaux et est suivi des autres vaisseaux. Si l'amiral ne fait pas ce signal, le vaisseau de queue conduit la ligne.

Formation des ordres simples.

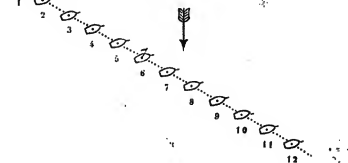
7. Ligne en échiquier sur la ligne du plus près bâbord, les amures à tribord (fig. 1).

8. Ligne en échiquier, sur la ligne du plus près tribord, les amures à bâbord (fig. 2).

FIGURE 1.



FIGURE 2.



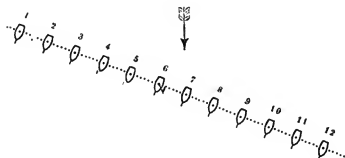
Lorsque l'amiral ordonne de se former en échiquier sur l'une des deux lignes du plus près, les vaisseaux manœuvrent pour prendre leur poste sur la ligne signalée, en se formant sur le vaisseau amiral ou sur celui dont l'amiral hisse le numéro.

Le vaisseau sur lequel on doit se former, si ce vaisseau est autre que le vaisseau amiral, met son numéro

et le conserve jusqu'à ce que le mouvement soit terminé ; il règle sa voilure pour faciliter la formation.

Si l'armée, ainsi formée en échiquier, vire tout à la fois, elle se trouve rangée en ligne de file sur la ligne du plus près qui était auparavant sa ligne de relèvement.

Note relative au rétablissement de l'ordre. — Les signaux de formation s'appliquent au rétablissement de l'ordre, s'il est altéré.

*Formation des ordres simples.***9. Ligne de front, la route à l'aire de vent signalée.**

Dans cet ordre, les vaisseaux doivent se relever sur la perpendiculaire de la route; ils manœuvrent pour prendre leur poste le plus promptement possible, à droite et à gauche du vaisseau amiral ou de celui dont l'amiral hisse le numéro.

Le vaisseau sur lequel on doit se former, si ce vaisseau est autre que le vaisseau amiral, met son numéro et le conserve jusqu'à ce que le mouvement soit terminé; il règle sa voilure pour faciliter la formation.

Note relative au rétablissement de l'ordre. — Les signaux de formation sont applicables au rétablissement de l'ordre, s'il est altéré.

Formation des ordres simples.

10. Ligne de relèvement, sur la ligne du plus près tribord, la route à l'aire de vent signalée (fig. 1).

11. Ligne de relèvement sur la ligne du plus près bâbord, la route à l'aire de vent signalée (fig. 2).

FIGURE 4.

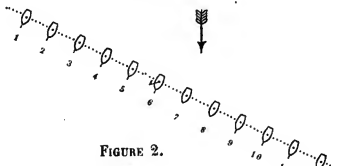
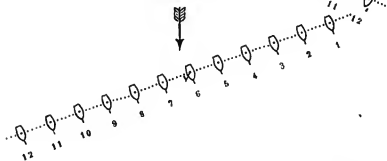


FIGURE 2.



Lorsque l'amiral ordonne de se former en ligne de relèvement, les vaisseaux manœuvrent pour prendre leurs postes sur celle des deux lignes du plus près qui est signalée, en se formant à droite et à gauche du vaisseau amiral ou de celui dont l'amiral hisse le numéro.

Le vaisseau sur lequel on doit se former, si ce vais-

seau est autre que le vaisseau amiral, met son numéro et le conserve jusqu'à ce que le mouvement soit terminé; il règle sa voilure pour faciliter sa formation.

Si, étant en ligne de relèvement, l'armée vient au vent tout à la fois, elle se trouve rangée en ligne de file au plus près.

Note relative au rétablissement de l'ordre. — Les signaux de formation sont applicables au rétablissement de l'ordre, s'il est altéré.

Formation des ordres composés.

12. Ordre en colonnes, au plus près, tribord amures, les vaisseaux qui se correspondent dans les colonnes se relevant par le travers, la deuxième escadre au milieu et la première à droite, ordre naturel (fig. 1).

13. Ordre en colonnes, au plus près, tribord amures, les vaisseaux qui se correspondent dans les colonnes se relevant par le travers, la deuxième escadre au milieu et la première à droite, ordre renversé (fig. 1).

14. Ordre en colonnes, au plus près, bâbord amures, les vaisseaux qui se correspondent dans les colonnes se relevant par le travers, la deuxième escadre au milieu et la première à droite, ordre naturel (fig. 2).

15. Ordre en colonnes, au plus près, bâbord amures, les vaisseaux qui se correspondent dans les colonnes se relevant par le travers, la deuxième escadre au milieu et la première à droite, ordre renversé (fig. 2).

FIGURE 4.

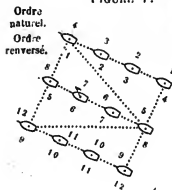
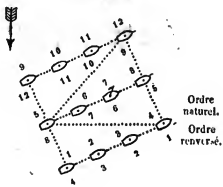


FIGURE 2.



Les vaisseaux se tiennent, dans chaque colonne, à la distance prescrite par l'amiral.

Les vaisseaux de tête des deux colonnes des ailes se rangent par le travers du vaisseau de tête de la colonne du centre et en relèvent le vaisseau de queue à deux aires de vent de la route (1), à moins que l'écartement des colonnes ne soit autrement fixé par un signal de l'amiral.

Si la première escadre reçoit l'ordre de se placer à gauche de la deuxième, les vaisseaux de cette escadre manœuvrent pour prendre leur poste; ceux de la troisième se rangent à droite de la deuxième.

Si l'ordre doit être renversé, les serre-files manœuvrent pour conduire les colonnes et sont suivis par leur matelot d'avant.

Dans chacune de ces quatre formations, si l'armée doit manœuvrer sur deux colonnes, tout ce qui est relatif à la troisième escadre devient inutile.

Note relative au rétablissement de l'ordre. — Le signal de formation est applicable au rétablissement de l'ordre, s'il est altéré. Si le vent a refusé, les vaisseaux de tête, et successivement les vaisseaux dans leurs eaux, laissent arriver pour amener sur la nouvelle ligne du plus près le vaisseau de queue de la colonne. Si le vent a adonné, les vaisseaux de tête serrent le vent; les autres vaisseaux les suivent par un mouvement successif.

(1) Voir le tableau n° 4 du commandant Chopart, indiquant, d'après cette règle, l'écartement des colonnes.

Formation des ordres composés.

16. Ordre en colonnes, au plus près, tribord amures, les vaisseaux qui se correspondent dans les colonnes se relevant dans le lit du vent, la deuxième escadre au milieu et la première à droite, ordre naturel (fig. 1).'

17. Ordre en colonnes, au plus près, tribord amures, les vaisseaux qui se correspondent dans les colonnes se relevant dans le lit du vent, la deuxième escadre au milieu de la première à droite, ordre renversé (fig. 1).

18. Ordre en colonnes, au plus près, bâbord amures, les vaisseaux qui se correspondent dans les colonnes se relevant dans le lit du vent, la deuxième escadre au milieu et la première à droite, ordre naturel (fig. 2).

19. Ordre en colonnes, au plus près, bâbord amures, les vaisseaux qui se correspondent dans les colonnes se relevant dans le lit du vent, la deuxième escadre au milieu et la première à droite, ordre renversé (fig. 2).

FIGURE 1.

FIGURE 2.

Ordre naturel.

Ordre renversé.



Ordre naturel.

Ordre renversé.

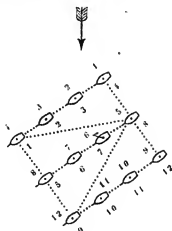


Cet ordre ne diffère de l'ordre sur trois colonnes décrit articles 12, 13, 14 et 15 qu'en ce que les vaisseaux correspondants des colonnes, au lieu de se relever par le travers les uns des autres, se relèvent dans le lit du vent. La distance des colonnes est la même, mais les vaisseaux de queue des ailes ne relèvent plus le vaisseau de tête du centre à deux quarts de la route. Il offre l'avantage, quand l'armée louvoie dans un espace restreint, de rendre les virements de bord plus prompts, en permettant de faire virer simultanément les vaisseaux correspondants des colonnes.

Formation des ordres composés.

20. Ordre en colonnes, la deuxième escadre au milieu, la première à droite, la route à l'aire de vent signalée, ordre naturel.

21. Ordre en colonnes, la deuxième escadre au milieu, la première à droite, la route à l'aire de vent signalée, ordre renversé.



Les vaisseaux se tiennent dans chaque colonne à la distance prescrite par l'amiral.

Les vaisseaux de tête des colonnes des ailes se rangent par le travers du vaisseau de tête de la colonne du centre et en relèvent le vaisseau de queue à deux aires de vent de la route (1), à moins que l'écartement des colonnes ne soit autrement fixé par un signe de l'amiral.

Si la première escadre reçoit l'ordre de se placer à

(1) Voir le tableau n° 4 du commandant Chopart, indiquant, d'après cette règle, l'écartement des colonnes.

gauche de la deuxième, les vaisseaux de cette escadre manœuvrent pour prendre leur poste ; ceux de la troisième se rangent à droite de la deuxième.

Si l'ordre doit être renversé, les serre-files manœuvrent pour conduire les colonnes et sont suivis par leur matelot d'avant.

Si l'armée doit manœuvrer sur deux colonnes, tout ce qui est relatif à la troisième escadre devient inutile.

Formation d. s ordres composés.

22. Ordre en échiquier, en colonnes, la deuxième escadre au milieu, la première à droite, les amures à tribord (fig. 1).

23. Ordre en échiquier, en colonnes, la deuxième escadre au milieu, la première à droite, les amures à bâbord (fig. 2).

FIGURE 1.

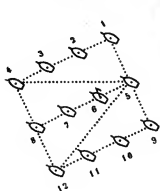
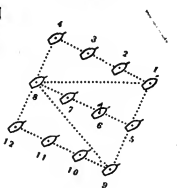


FIGURE 2.



Les vaisseaux courent au plus près et se relèvent, dans chaque colonne, sur l'autre ligne du plus près; ceux qui se correspondent dans les colonnes se relèvent sur la perpendiculaire à la ligne d'échiquier.

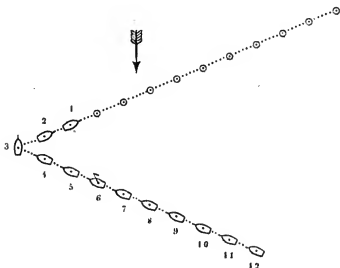
L'écartement des colonnes est déterminé par les vaisseaux de tête des ailes qui doivent relever le vaisseau de queue du centre à deux quarts de la route (1), à moins que cet écartement ne soit modifié par signal.

NOTA. Cet ordre n'est point fait pour être formé *a priori*; il résulte d'un virement de bord tout à la fois exécuté par l'armée déjà formée en colonnes au plus près du vent.

(1) Voir le tableau n° 4 du commandant Chopart, indiquant, d'après cette règle, l'écartement des colonnes.

Passages d'ordres simples à ordres simples.

24. Passer de la ligne de file au plus près actuelle à la ligne de file au plus près sur l'autre bord en virant vent devant par la contre-marche.



Le vaisseau de tête vire le premier vent devant.

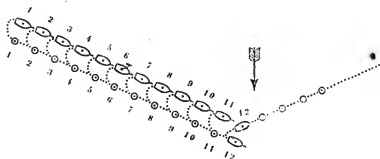
Le vaisseau qui le suit gouverne de manière à passer de l'arrière à lui ; il envoie vent devant, dès qu'il croit pouvoir le faire sans risque d'abordage et de manière à pouvoir se placer facilement, une fois viré, dans les eaux du vaisseau de tête.

Les autres vaisseaux exécutent successivement la même manœuvre ; chaque vaisseau gouvernant pour passer derrière son matelot d'avant.

Quand l'évolution est terminée, on rectifie l'ordre.

Passages d'ordres simples à ordres simples.

25. Passer de la ligne de file au plus près actuelle à la ligne de file au plus près sur l'autre bord, en changeant l'ordre de tête à queue et se formant sur le vaisseau de queue devenu vaisseau de tête, l'armée virant tout à la fois.

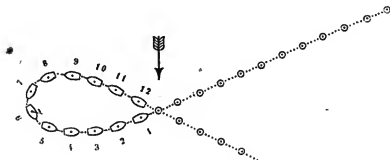


L'armée vire vent devant tout à la fois, chaque vaisseau attendant que son matelot d'arrière ait marqué sa manœuvre.

Aussitôt viré, le vaisseau de queue, devenu vaisseau de tête, tient le plus près aux nouvelles amures en forçant de voiles; les autres vaisseaux gouvernant large, le cap diamétralement opposé à celui de l'armée avant le virement de bord, vont successivement se ranger au plus près dans les eaux du vaisseau de tête en faisant la voile nécessaire pour former la nouvelle ligne.

Passages d'ordres simples à ordres simples.

26. Passer de la ligne de file au plus près actuelle à la ligne de file au plus près sur l'autre bord, en virant lof pour lof par la contre-marche.

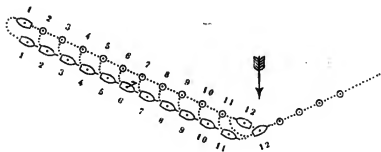


Le vaisseau de tête vire le premier lof pour lof ; il prolonge la ligne à contre-bord en diminuant de voiles, va passer à poupe du dernier vaisseau et serre le vent aux nouvelles amures.

Les autres vaisseaux suivent le vaisseau de tête par un mouvement successif, et vont se ranger au plus près dans ses eaux pour former la nouvelle ligne.

Passages d'ordres simples à ordres simples.

27. Passer de la ligne de file au plus près actuelle à l'autre bord, en changeant l'ordre de tête à queue et se formant sur le vaisseau de queue devenu vaisseau de tête, l'armée virant lof pour lof tout à la fois.



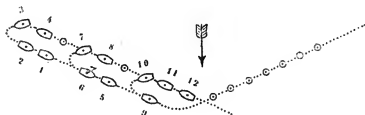
L'armée vire lof pour lof tout à la fois, chaque vaisseau attendant que son matelot d'arrière ait marqué sa manœuvre.

Anssitôt viré, le vaisseau le plus sous le vent, devenu vaisseau de tête, tient le plus près aux nouvelles amures, en forçant de voiles.

Les autres vaisseaux gouvernant largue, le cap diamétralement opposé à celui de l'armée avant son virement de bord, vont successivement se ranger au plus près dans les eaux du vaisseau de tête pour former la nouvelle ligne.

Passages d'ordres simples à ordres simples.

28. Passer de la ligne de file au plus près actuelle à la ligne de file au plus près sur l'autre bord, en faisant virer en même temps les escadres lof pour lof par la contre-marche.



Les vaisseaux de tête des escadres virent en même temps lof pour lof et prolongent la ligne à contre-bord; les vaisseaux de leur escadre respective les suivent par la contre-marche.

Le vaisseau de tête de l'escadre de queue, devenu vaisseau de tête de l'armée, passe à poupe du vaisseau de queue et serre le vent aux nouvelles amures; tous les autres vaisseaux de l'armée vont successivement se ranger au plus près dans ses eaux, pour former la nouvelle ligne.

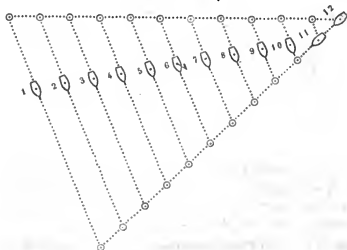
Après l'évolution, l'ordre est naturel dans chaque escadre, l'ordre relatif des escadres est renversé.

Passages d'ordres simples à ordres simples.

29. Passer de la ligne de front à la ligne de file au plus près, tribord amures (fig. 1).

30. Passer de la ligne de front à la ligne de file au plus près, bâbord amures (fig. 2).

FIGURE 4 .



1^{er} CAS. — Si la direction de la ligne front (c'est-à-dire la perpendiculaire à la route) fait avec la direction du vent un angle de *plus de six quarts*, du côté où il s'agit de venir au vent, le vaisseau destiné à être vaisseau de tête (c'est-à-dire le premier vaisseau de droite s'il s'agit de prendre tribord amures, le premier vaisseau de gauche s'il s'agit de prendre bâbord amures) serre le vent aux amures prescrites. Tous les autres vaisseaux viennent à la fois de huit quarts du côté du vaisseau de tête et vont successivement se ranger au plus près dans ses eaux, pour former le nouvel ordre.

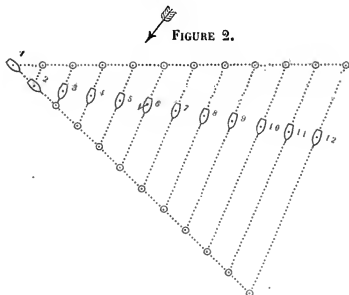


FIGURE 2.

2^e CAS. — Si l'angle de la ligne de front avec le vent est de *six quarts*, tous les vaisseaux se rangent à la fois sur la ligne de file au plus près, en venant au vent du côté du vaisseau de tête.

3^e CAS. — Si l'angle des deux lignes est moindre que *six quarts* (fig. 1 et 2), tous les vaisseaux font à la fois, du côté du vaisseau le plus sous le vent, une arrivée égale à la moitié de l'angle formé par la ligne de front avec la ligne du plus près qu'il s'agit de prendre.

Le vaisseau le plus sous le vent met en panne; tous les autres manœuvrent pour l'amener sur la ligne du plus près, et mettent en panne à mesure qu'ils y arrivent, en ayant soin de ne pas se sous-venter.

Quand le vaisseau le plus au vent relève le vaisseau le plus sous le vent sur ladite ligne du plus près, il serre le vent, et tous les autres vaisseaux imitent sa manœuvre.

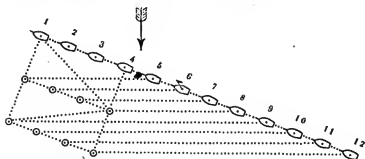
L'ordre est rectifié , l'armée fait route.

NOTA. Il n'échappera pas que cette évolution peut s'accomplir sans mettre en panne ; il suffit pour cela de faire arriver tous les vaisseaux dans les eaux du vaisseau le plus sous le vent, et de former alors la ligne de file au plus près sur ce vaisseau, par un mouvement successif.

Dans ce cas, l'ordre sera renversé.

Passages d'ordres simples à ordres composés.

31. Passer de la ligne de file au plus près à l'ordre en colonnes au plus près, du même bord que les amures, l'escadre de tête formant la colonne du vent.



L'escadre de tête continue sa route au plus près, en ne conservant que la voile nécessaire pour gouverner; l'escadre du centre laisse arriver d'un quart tout à la fois, et fait route en se maintenant en ligne de relèvement sur la ligne du plus près du même bord que les amures; l'escadre de queue manœuvre comme celle du centre, en forçant de voiles.

Quand les vaisseaux de l'escadre du centre sont par le travers et à la distance voulue de ceux qui leur correspondent dans l'escadre de tête, ils serrent le vent et règlent leur voilure pour se maintenir dans cette position.

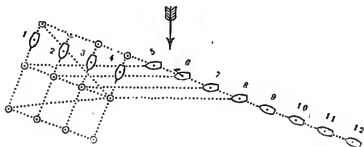
L'escadre de queue prend poste par le travers de celle du centre, comme l'escadre du centre l'a fait par rapport à celle de tête.

L'ordre est rectifié, l'armée fait route.

NOTA. La manœuvre est la même pour la formation sur deux colonnes.

Passages d'ordres simples à ordres composés.

32. Passer de la ligne de file au plus près à l'ordre en colonnes au plus près, l'escadre de tête arrivant pour être en colonne sous le vent.



L'escadre de tête arrive tout à la fois de huit quarts, et, après avoir parcouru dans cette direction une distance double de celle des colonnes entre elles, elle serre le vent tout à la fois en ne conservant que la voile nécessaire pour gouverner.

L'escadre du centre laisse arriver de deux quarts tout à la fois et fait route, en se maintenant en ligne de relèvement sur la ligne du plus près du même bord que les amures. Quand les vaisseaux de cette escadre sont par le travers et à la distance voulue de ceux qui leur correspondent dans la colonne sous le vent, ils tiennent le vent et règlent leur voilure pour se maintenir dans cette position.

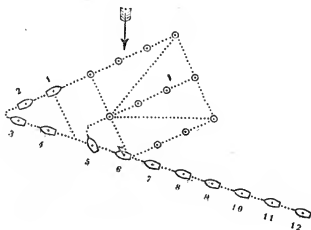
L'escadre de queue continue sa route au plus près en forçant de voiles, et vient prendre poste au vent des deux autres colonnes.

L'ordre est rectifié, l'armée fait route.

NOTA. Si l'armée doit se ranger sur deux colonnes seulement, elle manœuvre comme il a été dit pour l'escadre de tête et pour celle de queue, en observant toutefois que l'escadre de tête ne doit se porter sous le vent que de la distance nécessaire à l'écartement de deux colonnes.

Passages d'ordres simples à ordres composés.

33. Passer de la ligne de file au plus près à l'ordre en colonnes au plus près, à l'autre bord, l'escadre de tête formant la colonne du vent, chaque escadre virant vent devant par la contre-marche.



L'escadre de tête, destinée à être colonne du vent, vire vent devant par la contre-marche.

Le vaisseau de tête de l'escadre du centre vire vent devant un peu avant de relever le vaisseau de tête de l'escadre de tête sur la perpendiculaire à la nouvelle route que doit suivre l'armée ;

Les autres vaisseaux le suivent par la contre-marche.

L'escadre de queue manœuvre par rapport à celle du centre comme l'escadre du centre a manœuvré par rapport à celle de tête.

Les vaisseaux de tête des escadres du centre et de queue règlent leur vitesse sur celle du vaisseau de tête

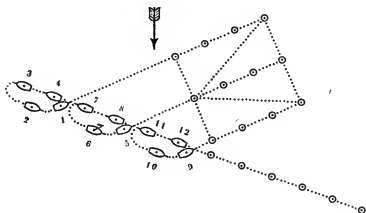
de la colonne du vent ; les vaisseaux qui viennent dans leurs eaux se règlent sur ceux qui leur correspondent dans la colonne du vent, et par ce moyen le nouvel ordre est rectifié quand le dernier vaisseau a viré.

L'armée fait route.

NOTA. La manœuvre est la même pour la formation sur deux colonnes.

Passages d'ordres simples à ordres composés.

34. Passer de la ligne de file au plus près à l'ordre en colonnes au plus près, à l'autre bord, l'escadre de tête formant la colonne du vent, chaque escadre virant lof pour lof par la contre-marche.



Dans chaque escadre, le vaisseau de tête vire lof pour lof, gouverne pour passer à poupe du vaisseau de queue de son escadre, et tient le vent aux nouvelles amures en forçant de voiles; il est suivi par la contre-marche des vaisseaux de son escadre.

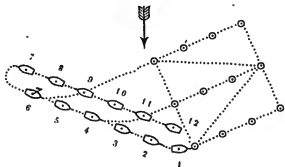
Quand les colonnes sont formées, celles des ailes règlent leur voilure pour prendre le plus vite possible le travers de la colonne du centre.

L'ordre est rectifié et l'armée fait route.

NOTA. La manœuvre est la même pour la formation sur deux colonnes.

Passages d'ordres composés à ordres simples.

35. Passer de la ligne de file au plus près à l'ordre en colonnes au plus près, à l'autre bord, l'escadre de tête devenant colonne sous le vent, l'armée virant lof pour lof par la contre-marche.



L'armée vire lof pour lof par la contre-marche, comme si elle voulait changer d'amures.

Le vaisseau de tête de l'armée passe à poupe du vaisseau de queue et tient le vent aux nouvelles amures en forçant de voile; les vaisseaux de l'escadre de tête se rangent successivement au plus près dans ses eaux. Une fois formée, l'escadre de tête fait petites voiles pour attendre les deux autres.

Le vaisseau de tête de l'escadre du centre tient le vent aux nouvelles amures, quand il relève celui de l'escadre de tête sur la perpendiculaire du vent; les vaisseaux de son escadre se rangent successivement au plus près dans ses eaux. Une fois formée par le travers de l'escadre de tête, l'escadre du centre règle sa voilure pour se maintenir dans cette position.

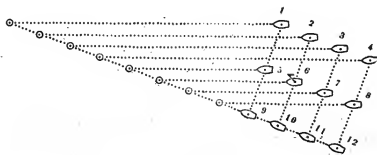
L'escadre de queue manœuvre par rapport à celle du centre comme l'escadre du centre a manœuvré par rapport à celle de tête.

L'ordre est rectifié et l'armée fait route.

NOTA. La manœuvre est la même pour la formation sur deux colonnes.

Passages d'ordres composés à ordres simples.

36. Passer de l'ordre en colonnes au plus près à la ligne de file au plus près du même bord que les amures, la colonne sous le vent se plaçant à l'arrière.



La colonne sous le vent continue sa route au plus près, en ne gardant que la voile strictement nécessaire pour gouverner.

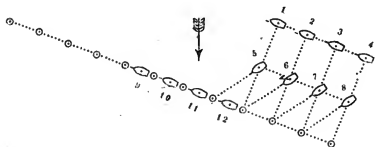
Les colonnes du vent arrivent tout à la fois d'un quart, font route en ligne de relèvement, et règlent leur vitesse relative de manière à arriver en même temps sur la ligne du plus près que suit la colonne sous le vent ; quand elles y sont, elles tiennent le vent.

L'ordre est rectifié et l'armée fait route.

La manœuvre est la même si l'armée est rangée sur deux colonnes.

Passages d'ordres composés à ordres simples.

37. Passer de l'ordre en colonnes au plus près à la ligne de file au plus près, du même bord que les amures, la colonne sous le vent se plaçant à l'avant.



La colonne sous le vent force de voiles; les deux autres mettent en panne.

Quand la colonne sous le vent a pris une avance convenable, la colonne de centre laisse arriver de quatre quarts tout à la fois, au signal de son chef, et va se ranger au plus près dans les eaux de la colonne sous le vent.

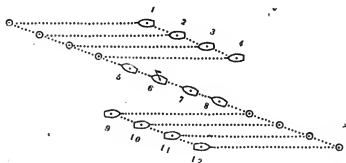
La colonne du vent manœuvre de la même manière par rapport à celle du centre.

L'ordre est rectifié et l'armée fait route.

La manœuvre est la même si l'armée est sur deux colonnes.

Passages d'ordres composés à ordres simples.

38. Passer de l'ordre en colonnes au plus près, à la ligne de file au plus près du même bord que les amures, en se formant sur la colonne du centre.



La colonne du centre continue sa route au plus près sous très-petites voiles; la colonne du vent arrive d'un quart tout à la fois et fait route en ligne de relèvement pour aller se ranger au plus près en avant de la colonne du centre; la colonne sous le vent vire vent devant tout à la fois, court en échiquier et revire tout à la fois, au signal de son chef, quand elle atteint les eaux de la colonne du centre.

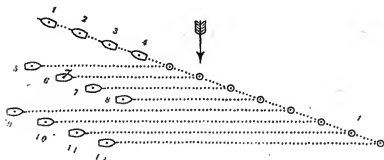
En arrivant à leur poste, les colonnes qui ont manœuvré règlent leur voilure sur celle de la colonne du centre.

L'ordre est rectifié et l'armée fait route.

La manœuvre est la même si l'armée est sur deux colonnes.

Passages d'ordres composés à ordres simples.

39. Passer de l'ordre en colonnes au plus près à la ligne de file au plus près, du même bord que les amures, en se formant sur la colonne du vent.



La colonne du vent continue sa route au plus près, en ne gardant que la voile strictement nécessaire pour gouverner ; les deux autres colonnes virent vent devant tout à la fois, et font route en échiquier pour aller prendre les eaux de la colonne du vent, chacune proportionnant sa voilure au chemin qu'elle a à parcourir.

Dès qu'elle est dans les eaux de la colonne du vent, la colonne du centre vire de nouveau tout à la fois, au signal de son chef, et règle sa voilure sur celle de la colonne placée devant elle.

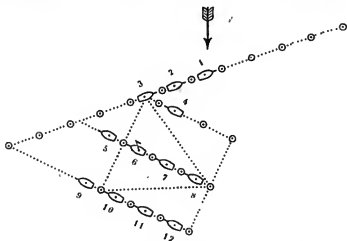
La colonne sous le vent manœuvre de la même manière par rapport à celle du centre :

L'ordre est rectifié et l'armée fait route.

La manœuvre est la même si l'armée est sur deux colonnes.

Passages d'ordres composés à ordres simples.

40. Passer de l'ordre en colonnes au plus près à la ligne de file au plus près, à l'autre bord, les colonnes virant vent devant par la contre-marche, et se formant sur la colonne du vent qui vire la première et se place à l'avant.



La colonne du vent vire vent devant par la contre-marche.

Le vaisseau de tête de la colonne du centre continue de courir aux mêmes amures et va virer dans les eaux de la colonne du vent qui doit être en ligne, à l'autre bord, à l'instant où il commence son évolution ; il est suivi par la contre-marche des vaisseaux de sa colonne.

La colonne sous le vent manœuvre de la même manière par rapport à celle du centre.

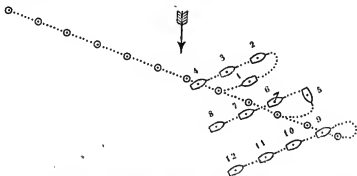
L'ordre est rectifié et l'armée fait route.

La manœuvre est la même si l'armée est sur deux colonnes.

NOTA. Le vaisseau de tête de la colonne du vent, qui a viré le premier, règle sa voilure sur le nouveau bord pour ne pas allonger la ligne, ce qui aurait lieu s'il conservait sa vitesse primitive.

Passages d'ordres composés à ordres simples.

41. Passer de l'ordre en colonnes au plus près à la ligne de file au plus près, à l'autre bord, les colonnes virant lof pour lof par la contre-marche, et se formant sur la colonne du vent qui commence le mouvement et se place à l'avant.



Le vaisseau de tête de la colonne du vent vire lof pour lof, gouverne pour passer à poupe de son vaisseau de queue, et serre le vent aux nouvelles amures en forçant de voiles; il est suivi par la contre-marche des vaisseaux de sa colonne.

Le vaisseau de tête de la colonne du centre continue de courir aux mêmes amures jusqu'à ce qu'il relève le vaisseau de tête de la colonne du vent sur la perpendiculaire du vent; il vire alors lof pour lof, et gouverne pour prendre les eaux de la colonne du vent, suivi des vaisseaux de sa colonne.

Le vaisseau de tête de la colonne sous le vent manœuvre de la même manière par rapport à celui de la colonne du centre.

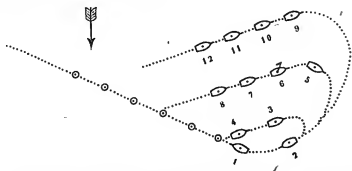
A mesure qu'ils se rangent au plus près, les vaisseaux règlent leur voilure pour que la ligne ne s'engorge pas.

L'ordre est rectifié et l'armée fait route.

La manœuvre est la même si l'armée est sur deux colonnes.

Passages d'ordres composés à ordres simples.

42. Passer de l'ordre en colonnes au plus près à la ligne de file au plus près, à l'autre bord, les colonnes virant lof pour lof par la contre-marche, et se formant sur la colonne sous le vent qui commence le mouvement et se place à l'avant.



Le vaisseau de tête de la colonne sous le vent vire lof pour lof, gouverne pour passer à poupe de son vaisseau de queue et tient le vent aux nouvelles amures en augmentant de voile ; il est suivi par la contre-marche des vaisseaux de sa colonne.

Le vaisseau de tête de la colonne du centre continue sa route au plus près jusqu'à ce qu'il relève le vaisseau de tête de la colonne qui a commencé le mouvement à deux quarts de l'arrière et sous le vent, c'est-à-dire à six quarts sous le vent de la ligne du plus près ; il laisse alors arriver et gouverne pour prendre les eaux de cette colonne, suivi des vaisseaux de la sienne.

Le vaisseau de tête de la colonne du vent manœuvre de la même manière par rapport à celui de la colonne du centre.

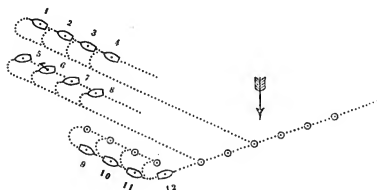
L'ordre est rectifié et l'armée fait route.

La manœuvre est la même si l'armée est sur deux colonnes.

NOTA. A mesure qu'ils manœuvrent, les vaisseaux, dans chaque colonne, proportionnent leur voilure au sillage qui augmente sur le large et diminue en venant au vent.

Passages d'ordres composés à ordres simples.

43. Passer de l'ordre en colonnes au plus près à la ligne de file au plus près, à l'autre bord, chaque colonne virant lof pour lof tout à la fois, pour se former sur la colonne sous le vent qui se place à l'avant et dont le vaisseau de queue devient vaisseau de tête de l'armée.



La colonne sous le vent vire lof pour lof tout à la fois, le vaisseau de queue de cette colonne, devenu vaisseau de tête de l'armée, tient le vent aux nouvelles amures en faisant de la voile; les vaisseaux de sa colonne gouvernent par un mouvement successif pour se placer dans ses eaux.

La colonne du centre continue de courir aux mêmes amures. Dès que le vaisseau de queue de cette colonne est près de relever le dernier vaisseau de la colonne qui a commencé le mouvement dans le lit du vent, il vire lof pour lof suivi du reste de la colonne qui vire tout à la fois; tous les vaisseaux de cette colonne gouvernent,

par un mouvement successif, pour aller prendre les eaux de la colonne de tête.

La colonne du vent manœuvre de la même manière par rapport à celle du centre.

L'ordre est rectifié et l'armée fait route.

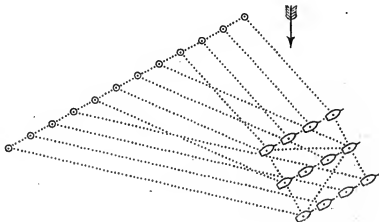
La manœuvre est la même si l'armée est sur deux colonnes.

NOTA. A mesure qu'ils manœuvrent, les vaisseaux, dans chaque colonne, proportionnent leur voilure au sillage qui augmente sur le large et diminue en venant au plus près.

Passages d'ordres composés à ordres simples.

44. Passer de l'ordre en colonnes au plus près à l'échiquier sur une seule ligne du plus près, parallèle à celle des amures, en virant vent devant tout à la fois.

45. Passer de l'ordre en colonnes au plus près à l'échiquier sur une seule ligne du plus près, parallèle à celle des amures, en virant lof pour lof tout à la fois.



Tous les vaisseaux virent à la fois vent devant ou lof pour lof, suivant l'ordre signalé.

Une fois virée, la colonne du vent court en échiquier, sous petites voiles; la colonne du centre, gouvernant environ un quart sur large et réglant ses mouvements sur ceux de son vaisseau de tête, se transporte en ordre de relèvement sur la ligne d'échiquier, à la suite de la colonne du vent; elle tient le plus près tout à la fois quand elle y est arrivée. La colonne sous le vent manœuvre comme la colonne du centre, en faisant la voile

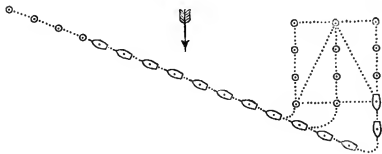
nécessaire et en gouvernant un peu plus large, de manière qu'en arrivant sur la nouvelle ligne le vaisseau de tête de cette colonne se trouve à la distance prescrite du vaisseau de queue de la précédente.

L'ordre est rectifié et l'armée fait route.

Si l'armée est sur deux colonnes, la manœuvre est la même.

NOTA. Si l'armée, ainsi formée en échiquier, vire tout à la fois, elle se trouve en ligne de file au plus près, aux mêmes amures que quand elle était en colonnes.

46. Passer de l'ordre en colonnes vent arrière ou largue à la ligne de file au plus près, tribord amures.



Le vaisseau de tête de la colonne de droite se range au plus près, tribord amures ; il est suivi par la contre-marche des vaisseaux de sa colonne.

Le vaisseau de tête de la colonne du centre continue sa route jusqu'à ce qu'il puisse se ranger au plus près dans les eaux de la colonne de droite ; il serre alors le vent, suivi par la contre-marche des vaisseaux de sa colonne.

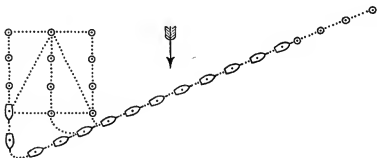
La colonne de gauche manœuvre de la même manière par rapport à celle du centre.

L'ordre est rectifié et l'armée fait route.

La manœuvre est la même si l'armée est sur deux colonnes.

NOTA. Si l'armée n'est pas vent arrière, mais seulement largue de peu de rhumbs, le vaisseau de tête de la colonne de droite ne serre le vent, tribord amures, qu'après avoir amené dans la ligne du plus près, tribord, le vaisseau le plus sous le vent. Dans ce cas, ce dernier vaisseau diminue de voiles, tandis que le vaisseau de tête et toute la colonne de droite en augmentent.

47. Passer de l'ordre en colonnes vent arrière ou large à la ligne de file au plus près, bâbord amures.



Le vaisseau de tête de la colonne de gauche se range au plus près, bâbord amures; il est suivi par la contre-marche des vaisseaux de sa colonne.

Le vaisseau de tête de la colonne du centre continue sa route jusqu'à ce qu'il puisse se ranger au plus près dans les eaux de la colonne de gauche; il serre alors le vent, suivi par la contre-marche des vaisseaux de sa colonne.

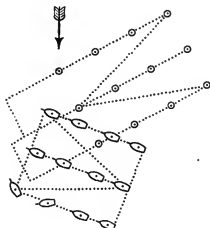
La colonne de droite manœuvre de la même manière par rapport à celle du centre.

L'ordre est rectifié et l'armée fait route.

La manœuvre est la même si l'armée est sur deux colonnes.

NOTA. Si l'armée n'est pas vent arrière, mais seulement large de peu de rhumbs, le vaisseau de tête de la colonne de gauche ne serre le vent, bâbord amures, qu'après avoir amené dans la ligne du plus près, bâbord, le vaisseau le plus sous le vent. Dans ce cas, ce dernier vaisseau diminue de voiles, tandis que le vaisseau de tête et toute la colonne de gauche en augmentent.

48. Passer de l'ordre en colonnes au plus près au même ordre à l'autre bord, chaque colonne virant vent devant par la contre-marche.



Le vaisseau de tête de la colonne sous le vent vire vent devant ; les vaisseaux de sa colonne le suivent par la contre-marche.

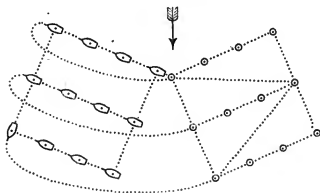
Le vaisseau de tête de la colonne du centre envoie vent devant de manière à se trouver établi à l'autre bord, au moment où il relève le vaisseau de tête de la colonne sous le vent sur la perpendiculaire à la nouvelle route ; les vaisseaux de sa colonne le suivent par la contre-marche.

La colonne du vent manœuvre de la même manière par rapport à celle du centre.

L'ordre est rectifié et l'armée fait route.

La manœuvre est la même si l'armée est sur deux colonnes.

49. Passer de l'ordre en colonnes au plus près au même ordre à l'autre bord, chaque colonne virant lof pour lof par la contre-marche.



La colonne sous le vent vire lof pour lof par la contre-marche.

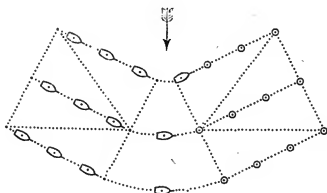
Le vaisseau de tête de la colonne du centre continue sa route au plus près et vire quand il relève celui de la colonne sous le vent dans le lit du vent; les autres vaisseaux le suivent par la contre-marche.

La colonne du vent manœuvre de la même manière par rapport à la colonne du centre.

L'ordre est rectifié et l'armée fait route.

La manœuvre est la même si l'armée est sur deux colonnes.

50. Passer de l'ordre en colonnes au plus près au même ordre à l'autre bord, tous les vaisseaux virant lof pour lof tout à la fois, et se formant sur les vaisseaux de queue des colonnes, devenus vaisseaux de tête par suite du mouvement qui renverse l'ordre de tête à queue.



L'armée vire lof pour lof tout à la fois ; après avoir viré, le vaisseau de queue de la colonne du vent, devenu vaisseau de tête de sa colonne, tient le vent. Les autres vaisseaux de la colonne courant large sous petites voiles, le cap diamétralement opposé à celui de l'armée avant l'évolution, vont successivement se ranger au plus près dans les eaux du vaisseau de tête.

Les vaisseaux de queue des colonnes du centre et sous le vent, devenus aussi vaisseaux de tête de leur colonne, font, après avoir viré, une route diamétralement opposée à celle de l'armée avant l'évolution ; ils se rangent au plus près dès qu'ils sont par le travers à la distance voulue du vaisseau de tête de la colonne du vent. Les vaisseaux de leur colonne les suivent par un mouvement successif.

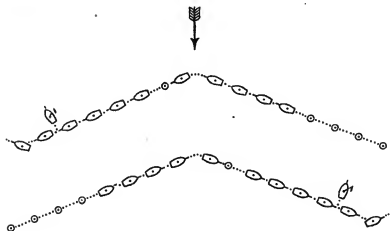
La colonne du centre et celle sous le vent, ayant plus

de chemin à parcourir, doivent augmenter de voiles proportionnellement pour accélérer le mouvement.

L'ordre est rectifié et l'armée fait route.

La manœuvre est la même si l'armée est sur deux colonnes.

51. L'armée étant en ligne de file au plus près, tribord ou bâbord amures, défiler à poupe du vaisseau amiral en conservant les mêmes amures.



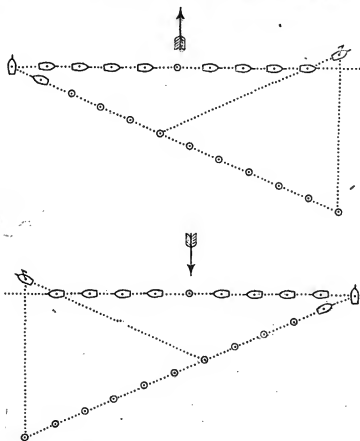
Le vaisseau amiral laisse arriver sur la perpendiculaire du vent, force de voiles, et lorsqu'il relève le vaisseau de tête de la ligne sur la ligne du plus près de l'autre bord, il met en panne.

Le vaisseau de tête arrive alors de quatre quarts, passe à poupe du vaisseau amiral, et, après s'en être écarté suffisamment pour que ce vaisseau, resté en panne, ne tombe pas dans la ligne pendant la durée de l'inspection, il revient au plus près. Tous les vaisseaux de l'armée le suivent dans cette manœuvre par un mouvement successif.

Les matelots d'avant et d'arrière de l'amiral conservent entre eux la place de son vaisseau.

L'inspection terminée, le vaisseau amiral fait porter et reprend son poste dans la ligne.

52. L'armée étant en ligne de file au plus près, tribord ou bâbord amures, défiler à poupe du vaisseau amiral en virant vent devant par la contre-marche



Le vaisseau amiral vire de bord, et, lorsqu'il relève le vaisseau de queue dans le lit du vent, il met en panne.

L'armée continue sa route jusqu'à ce que le vaisseau de tête relève l'amiral dans la perpendiculaire du vent ; ce vaisseau vire alors vent devant et se dirige de ma-

nière à passer à poupe de l'amiral; il est suivi, par la contre-marche, de tous les vaisseaux de la ligne, qui défile ainsi sur la perpendiculaire du vent.

Le vaisseau de tête, après avoir passé à poupe, revient au plus près, mais seulement lorsqu'il est suffisamment écarté pour que l'amiral, resté en panne, ne puisse pas tomber dans la ligne pendant l'inspection.

Les autres vaisseaux qui suivent celui de tête se rangent au vent dans ses eaux, par un mouvement successif, et forment ainsi la ligne de file au plus près à l'autre bord.

Les matelots d'avant et d'arrière de l'amiral conservent entre eux la place de son vaisseau.

L'inspection terminée, le vaisseau amiral fait porter en augmentation de voiles, et reprend son poste dans la ligne.



TABLEAU

Indiquant le nombre signalé, c'est-à-dire le numéro d'ordre de l'article du livre des signaux, qui correspond à chacun des articles de la tactique.

TACTIQUE NAVALE PROVISOIRE

POUR UNE RÉUNION DE VAISSEAUX A HÉLICE.

NOMBRES signalés ou numéros d'ordre des divers articles du livre des signaux relatifs aux évolutions.	NUMÉROS D'ORDRE des articles de la tactique correspondant respectivement aux divers articles du livre des signaux relatifs aux évolutions.	NUMÉROS des pages du présent recueil contenant le détail des évolutions signalées par les nombres de la 1 ^{re} colonne, et décrites aux articles de la tactique indiqués dans la deuxième.
40	27	55
41	28	55
42	29	56
43	30	56
44	34	57
45	32	58
46	33	58
47	34	60
48	35	60
49	35	62
20	37	62
21	38	63
22	39	63
23	40	65
24	44	65
25	42	66
26	43	67
27	44	67
28	45	68
29	46	68
30	47	69
31	48	70

NOMBRES signalés ou numéros d'ordre des divers articles du livre des signaux relatifs aux évolutions.	NUMÉROS D'ORDRE des articles de la tactique correspondant respectivement aux divers articles du livre des signaux relatifs aux évolutions.	NUMÉROS des pages du présent recueil contenant le détail des évolutions signalées par les nombres de la 1 ^{re} colonne, et décrites aux articles de la tactique indiqués dans la deuxième.
32	49	74
33	50	72
34	51	73
35	52	74
36	53	76
37	54	77
38	55	78
39	56	80
40	57	84
41	58	82
42	59	83
43	60	83
44	61	84
45	62	85
46	63	85
47	64	86
48	65	87
49	66	88
50	67	88
51	68	89
52	69	89
53	70	90
54	71	90
55	72	91
56	73	93
57	74	94
58	75	96
59	76	98
60	77	400
61	78	402
62	79	403
63	80	404
64	81	406
65	82	408

NOMBRES signalés ou numéros d'ordre des divers articles du livre des signaux relatifs aux évolutions.	NUMÉROS D'ORDRE des articles de la tactique correspondant respectivement aux divers articles du livre des signaux relatifs aux évolutions.	NUMÉROS des pages du présent recueil contenant le détail des évolutions signalées par les nombres de la 1 ^{re} colonne, et décrites aux articles de la tactique indiqués dans la deuxième.
66	83	440
67	84	442
68	85	444
69	86	445
70	87	446
71	88	448
72	89	420
73	90	422
74	91	424
75	92	426
76	93	428
77	94	430
78	95	432
79	96	432
80	97	433
81	98	433
82	99	435
83	400	435
84	401	436
85	402	436
86	403	438
87	404	439
88	405	440
89	406	440
90	407	441
91	408	442
92	409	443
93	410	445
94	411	447
95	412	449
96	413	450
97	414	451
98	415	452
99	416	453

NOMBRES signalés ou numéros d'ordre des divers articles du <u>livre</u> des signaux relatifs aux évolutions.	NUMÉROS D'ORDRE des articles de la tactique correspondant respectivement aux divers articles du livre des signaux relatifs aux évolutions.	NUMÉROS des pages du présent recueil contenant le détail des évolutions signalées par les nombres de la 1 ^{re} colonne, et décrites aux articles de la tactique indiqués dans la deuxième.
400	<u>417</u>	<u>454</u>
<u>401</u>	448	<u>456</u>
402	449	<u>457</u>
403	420	<u>458</u>
<u>404</u>	421	460
405	422	462
406	423	463
407	424	<u>464</u>
408	425	465
409	426	466
410	427	466
411	428	468
<u>412</u>	429	<u>468</u>
413	430	470
<u>414</u>	431	471
415	432	472
<u>416</u>	433	473
417	434	475
<u>418</u>	435	476
419	436	476
420	437	478
<u>421</u>	<u>438</u>	<u>479</u>
422	<u>439</u>	480
423	440	481
424	441	483
425	442	484
426	443	<u>485</u>
427	444	486
428	<u>445</u>	487
429	<u>446</u>	488
439	<u>447</u>	489
434	448	489
432	<u>449</u>	491

NOMBRES signalés ou numéros d'ordre des divers articles du livre des signaux relatifs aux évolutions.	NUMÉROS D'ORDRE des articles de la tactique correspondant respectivement aux divers articles du livre des signaux relatifs aux évolutions.	NUMÉROS des pages du présent recueil contenant le détail des évolutions signalées par les nombres de la 1 ^{re} colonne, et décrites aux articles de la tactique indiqués dans la deuxième.
433	450	492
434	454	492
435	452	494
436	453	495

TACTIQUE A VOILES.

438	4	497
439	2	497
440	3	497
441	4	497
442	5	499
443	6	479
444	7	200
445	8	<u>200</u>
446	9	<u>202</u>
447	10	203
448	11	<u>203</u>
449	12	<u>205</u>
450	13	<u>205</u>
451	14	<u>205</u>
452	15	205
453	16	207
454	17	<u>207</u>
455	18	207
456	19	<u>207</u>
457	20	<u>209</u>
458	21	209
<u>459</u>	22	<u>211</u>
460	23	<u>211</u>
461	24	<u>212</u>
462	25	<u>213</u>
<u>463</u>	26	<u>214</u>

NOMBRES signalés ou numéros d'ordre des divers articles du livre des signaux relatifs aux évolutions.	NUMÉROS D'ORDRE des articles de la tactique correspondant respectivement aux divers articles du livre des signaux relatifs aux évolutions.	NUMÉROS des pages du présent recueil contenant le détail des évolutions signalées par les nombres de la 1 ^{re} colonne, et décrites aux articles de la tactique indiqués dans la deuxième.
464	27	245
465	28	246
466	29	247
467	30	247
468	34	224
469	32	224
470	33	222
474	34	224
472	35	225
473	36	226
474	37	227
475	38	228
476	39	229
477	40	230
478	44	231
479	42	232
480	43	233
481	44	235
482	45	235
483	46	237
484	47	238
485	48	239
486	49	240
487	50	244
488	51	243
489	52	244

609377





